Commission royale sur l'avenir
du secteur riverain de Toronto

Logement et voisinages

2

Logement et voisinages

LOGEMENT ET VOISINAGES

Un secteur riverain habitable

Rapport sur le logement et les voisinages

du secteur riverain

présenté à la

Commission royale sur l'avenir du secteur riverain

de Toronto

90-05809/

Royal Commission on the Future of the Toronto Waterfront

CANADA

Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto

Commissioner
The Honourable David Crombie, P.C.

Executive Director and Counsel
Ronald L. Doering

Administrator
Mary Ann Allen

Commissaire
L'honorable David Crombie, c.p.

Directeur exécutif et Conseiller juridique
Ronald L. Doering

Administratrice
Mary Ann Allen

Dear Colleague:

I am pleased to provide a copy of the Report made to me by the Housing and Neighborhoods Work Group of the Royal Commission on the Future of the Toronto Waterfront.

It represents the opinion of the authors and not of the Commission. Clearly, however, it deals with a subject of utmost importance facing this Commission and all those who want a better waterfront for Toronto.

I look forward to hearing from you.

Cher collègue,

Je suis heureux de vous transmettre un exemplaire du rapport que m'a remis le groupe de travail sur le logement et les voisinages de la Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto.

Ce rapport représente l'opinion de ses auteurs et n'engage pas la Commission. De toute évidence, toutefois, il concerne un sujet d'une très haute importance pour la Commission et pour tous ceux qui souhaitent que le secteur riverain de Toronto soit plus accueillant.

En espérant recevoir bientôt de vos nouvelles, je vous prie d'agréer, cher collègue, mes cordiales salutations.

David Crombie

David Crombie

171 rue Slater St., 11th Floor, 11e étage
P.O. Box/C.P. 1527
Station 'Succursale' B
Ottawa, Canada K1P 6P5

Tel. No./No de telephone (613) 990-3306
Fax No./No de facsimile (613) 990-4345

207 Queen's Quay West, Guest, 5th Floor/5e étage
P.O. Box/C.P. 4111
Station 'Succursale' A
Toronto, Canada M5W 2Y4

Tel. No./No de telephone (416) 973-7185
Fax No./No de facsimile (416) 973-7103

Table des Matières

LES MEMBRES DU GROUPE DE TRAVAIL 3

INTRODUCTION 7

1. RÉSUMÉ ET RECOMMANDATIONS 11

2. THÉORIE ET PRINCIPES 27

3. POPULATION DU SECTEUR RIVERAIN ET PARC IMMOBILIER .. 37

Croissance démographique et population des personnes âgées 38

Parc immobilier selon le type de logement et la période de construction 41

Ménages privés et logements privés occupés selon le mode d'occupation 44

Besoin de logements 47

Revenu du ménage et fréquence d'un revenu peu élevé 50

Problèmes de logement trop cher et de surpeuplement 53

Achèvements et mises en chantier de maisons en rangée et d'immeubles d'habitation 56

Taux d'inoccupation, loyers moyens et hausses de loyers au cours d'une période de 12 mois 64

Points saillants 68

4. POLITIQUES, PLANS ET INITIATIVES ACTUELS 71

Politiques, initiatives et plans fédéraux 72

Politiques, plans et initiatives du gouvernement de l'Ontario 87

Plans et politiques en matière de logement de Metro Toronto 100

Plans et politiques de la ville de Toronto 109

Plans et politiques de la ville d'Etobicoke 123

Plans et politiques de la ville de Scarborough 136

Programmes et initiatives du logement à but non lucratif et coopératif 141

Aménagements résidentiels de l'entreprise privée dans le secteur riverain 146

5. ANALYSE DES QUESTIONS 151

Présence du logement et des voisinages 152

Logement abordable 154

Utilisations mixtes 158

Infrastructure et installations communautaires 159

Assainissement du milieu 162

Mesures de contrôle en matière d'urbanisme et de tracé 163

Coordination et responsabilité gouvernementales 166

6. RECOMMANDATIONS ET POSSIBILITÉS 171

Nouveaux voisinages 191

Voisinages existants 227

ANNEXES

Annexe 1 : Population et parc immobilier du secteur riverain 253

Annexe 2 : Définitions des termes de logement 283

Annexe 3 : Mise en oeuvre de la politique du logement abordable 287

Annexe 4 : Programme de logement dans le secteur riverain de Metro Toronto 289

Annexe 5 : Entrevues 295

Les Membres du Groupe de travail

David Carter

M. Carter a travaillé pour le ministère d'État aux Affaires urbaines et à l'administration municipale de la ville de Saint John (Nouveau-Brunswick). Il a contribué au groupe de travail ministériel sur l'examen des programmes et présidé une étude interministérielle de la politique de la Harbourfront Corporation. Il est actuellement directeur général de Politique et Administration ministérielles au ministère fédéral des Travaux publics.

Noreen Dunphy

Avant sa nomination à la Commission, M^me^ Dunphy était analyste de la politique et des programmes pour l'Association de l'habitation coopérative de l'Ontario. Elle a été la première présidente de la Fédération du logement à but non lucratif de Toronto (Non-Profit Housing Federation of Toronto) et a subséquemment travaillé au sein de sa division de l'aménagement pour promouvoir le logement coopératif, en plus de s'occuper de la politique et des programmes en matière de logement coopératif aux échelons fédéral, provincial et municipal. M^me^ Dunphy a également siégé au conseil de l'administration du logement de l'agglomération torontoise (Metro Toronto Housing Authority), à plusieurs comités du ministère du Logement de l'Ontario et au groupe de travail du voisinage St. Lawrence (St. Lawrence Neighbourhood Working Committee).

Gord Garland

M. Garland est l'économiste régional et l'analyste du marché pour la région de l'Ontario de la Société canadienne d'hypothèques et de logement. De 1983 à 1986, il a exercé la fonction d'analyste du marché au bureau de Toronto de la SCHL et exécuté un certain nombre d'études sur le marché du logement de Toronto. Avant son arrivée à la SCHL, M. Garland a travaillé pour divers organismes publics, privés et à but non lucratif.

Diana Macri

M^me^ Macri est une urbaniste de Toronto qui s'est occupée, pendant plus de 20 ans, au sein tant du gouvernement que de l'industrie privée, de lotissement des terres et d'urbanisme. Elle est actuellement gestionnaire de la planification et du design à la Direction du lotissement du ministère des Services gouvernementaux de l'Ontario.

Wally Majesky

M. Majesky est actuellement président de F.P. Labour Consultant Services, cabinet d'experts-conseils qui se spécialise dans l'arbitrage des différends syndicaux, la parité salariale, le logement social, les problèmes d'adaptation du marché du travail, l'alphabétisation en milieu de travail et la formation et le recyclage professionnel auprès de clients du milieu syndical ainsi que de divers organismes fédéraux et provinciaux.

Avant d'établir son cabinet d'experts-conseils, M. Majesky a été président du conseil du travail de l'agglomération torontoise (Labour Council of Metropolitan Toronto) ainsi que secrétaire-trésorier de la Fédération du travail de l'Ontario. Il a quitté la Fédération en 1986 pour coprésider le groupe de travail sur la rééducation professionnelle du gouvernement de l'Ontario. (Ontario Government Vocational Rehabilitation Task Force).

De 1978 à 1980, M. Majesky a également été conseiller élu de la Ville de Scarborough, en plus d'être un administrateur de la Metropolitan Housing Co. Ltd. de 1978 à 1981. Il siège actuellement au conseil d'administration de la SCHL, où il exerce un second mandat de trois ans.

Stephen McLaughlin

En 1973, M. McLaughlin a quitté sa fructueuse société d'architecture pour établir une série de cabinets d'experts-conseils dans différentes régions du Canada s'occupant principalement de politique urbaine, d'éducation et de design. Après avoir exercé la fonction de conseiller spécial auprès

du groupe de travail fédéral-provincial sur les prix des terres résidentielles et conseiller principal en politique auprès du maire David Crombie, il a été nommé commissaire à la planification et à l'aménagement pour la Ville de Toronto. Il a ensuite conseillé le président du Conseil du Trésor du Canada au sujet d'une stratégie permettant d'assurer une gestion efficace de toutes les terres fédérales dans la région de Metro Toronto. Il exerce actuellement la fonction d'expert-conseil pour divers importants projets publics et privés, y compris la Commission royale.

Introduction

Un secteur riverain habitable s'inscrit dans la série de rapports rédigés par des Groupes de travail pour la Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto. Ce rapport porte sur le logement et les voisinages situés dans le secteur riverain de Metro Toronto, ou à proximité de celui-ci, à partir du ruisseau Etobicoke dans l'ouest jusqu'à l'embouchure de la rivière Rouge, à l'extrémité est. La rive se trouve à l'intérieur des limites de la municipalité régionale de Metro Toronto à l'échelon régional et des villes de Scarborough, Toronto et Etobicoke.

L'eau a toujours exercé un attrait sur les gens, qui s'y sentent émotivement liés. Toronto a vu le jour dans son secteur riverain, à l'époque des tribus indiennes qui s'y étaient établies, soit bien avant l'avènement de la métropole moderne.

De nos jours, le secteur riverain est un symbole de Metro Toronto. La nature de son évolution est un miroir des valeurs actuelles et futures des administrations publiques et des résidents de la plus grande métropole canadienne.

En 1986, 170 000 personnes vivaient dans le secteur riverain ou à proximité de celui-ci. Nous concluons notre rapport en affirmant qu'il est possible de protéger le milieu et de mettre en valeur les voisinages des résidents actuels et, en même temps, de doubler la population de ce secteur en grossissant de façon avisée les collectivités actuelles et en aménageant soigneusement de nouveaux voisinages.

Cette expansion démographique, répartie sur les 10 à 20 prochaines années, permettrait de tirer parti des sommes qui ont été investies dans l'infrastructure et accroîtrait la vitalité et la sécurité du secteur riverain. Le logement - surtout le logement abordable - qui y serait offert aiderait à atténuer la grave pénurie de logements et d'habitations à prix abordable qui existe actuellement dans l'agglomération torontoise.

La priorité la plus importante que devraient se donner tous les paliers de gouvernement touchés est celle de répondre aux besoins de logement de la population en profitant des possibilités qui s'offrent sur le plan du logement et des voisinages dans le secteur riverain. De plus, une intervention prompte permettrait aux pouvoirs publics, de concert avec le secteur privé, d'atteindre des buts à court terme comme celui d'aménager des locaux d'hébergement pour les Jeux olympiques de 1996, si la proposition faite pour ces jeux par la Ville de Toronto est effectivement choisie.

Les principaux buts en matière de politique recommandés dans le présent rapport sont les suivants :

1. Veiller à ce que la composition démographique du secteur riverain reflète la composition socio-économique de l'ensemble de l'agglomération torontoise;

2. Respecter le patrimoine du secteur riverain, notamment en recréant et en reconstituant les agréments et les caractéristiques qui se sont perdus au cours des deux, trois ou quatre dernières générations;

3. Dresser des plans et des tracés imaginatifs et acceptables sur le plan de l'environnement, s'inscrivant dans un cadre de mesures de réglementation vigoureuses en matière d'urbanisme, afin d'intégrer le logement et les voisinages avec les agréments du secteur riverain tels les parcs et les espaces libres, ainsi qu'avec les utilisations commerciales, industrielles, institutionnelles et des services de transport;

4. Réaliser un équilibre entre les secteurs publics et privés, le premier étant chargé d'établir clairement les règles du jeu et de les appliquer ouvertement et équitablement, les organismes à but non lucratif et le secteur privé s'occupant quant à eux de produire des logements qui, tout en satisfaisant aux besoins et aux aspirations du secteur privé, respectent la politique publique relative au secteur riverain et contribuent à sa réalisation.

La réalisation de ces buts en matière de politique exigera la collaboration et l'appui actif de tous les paliers de gouvernement ainsi que des changements dans la structure

gouvernementale. Il faudra également apporter des modifications aux politiques et aux plans existants à chaque palier de gouvernement : les administrations locales devront accepter leur part de la croissance proposée tandis que les paliers supérieurs devront fournir l'appui nécessaire sur les plans financier et de la politique pour permettre aux administrations locales de jouer leur rôle.

Les vues exprimées dans le présent rapport n'engagent que le Groupe de travail et ne représentent pas celles du Commissaire; le Groupe espère toutefois que l'information et l'analyse que renferme le document seront utiles à ce dernier dans l'exécution de son mandat.

Le Groupe de travail tient à remercier tous ceux et toutes celles, des secteurs public et privé, qui ont contribué librement leur temps, leurs vues et des renseignements pour aider à la rédaction du rapport. Leur généreuse collaboration traduit le vif intérêt et la grande préoccupation que suscite le secteur riverain de Toronto tant chez les Torontois que chez les visiteurs, et elle augure bien de l'avenir de ce secteur.

1. Résumé et Recommandations

Selon le recensement de 1986, 170 000 personnes vivaient cette année-là dans le secteur riverain de Toronto ou à proximité de celui-ci, dans diverses collectivités, dont certains des plus vieux voisinages de leur ville. En moyenne, leur revenu était inférieur à celui des résidents de la ville et de l'agglomération. Le parc immobilier se répartit également entre la propriété et la location et le prix des logements était inférieur à la moyenne pour la ville correspondante et l'agglomération.

Il ne faut toutefois pas laisser ce tableau général éclipser la gamme et les différences réelles des caractéristiques, sur les plans socio-économique et de logement, des voisinages situés dans le secteur riverain de chacune des trois villes, c'est-à-dire Etobicoke, Toronto et Scarborough, visées par le présent rapport.

Certains de ces voisinages, mais non pas tous, cadrent bien avec le secteur riverain et tirent parti des agréments naturels et du milieu riverain. Mais à cause d'obstacles naturels ou construits, d'autres n'ont pu avoir accès de façon satisfaisante à la rive, ou ont tourné le dos à l'eau pour répondre à l'appel de l'emploi, des transports et des centres de service à l'intérieur des terres.

Il suffit de passer en revue les politiques, les plans et les initiatives des quatre paliers de gouvernement (fédéral, provincial, de Metro et de la ville), du secteur coopératif et à but non lucratif et du secteur privé du logement pour constater que l'effet cumulatif des initiatives actuelles en matière de logement est en voie de transformer la composition du parc immobilier dans le secteur riverain; cela entraîne aussi, bien sûr, une transformation de la composition socio-économique de la population de ce secteur.

On constate une tendance marquée à délaisser le logement locatif en faveur des copropriétés et les logements familiaux en faveur des logements pour adultes seulement.

Si cette tendance se poursuit impunément, elle pourrait transformer considérablement le caractère du secteur riverain et peut-être menacer les principes fondamentaux qui,

selon le Groupe de travail sur le logement et les voisinages, devraient être adoptés par tous les paliers de gouvernement. Ces principes sont les suivants :

1. Le secteur riverain constitue le plus important atout naturel de l'agglomération torontoise.

2. Le secteur riverain appartient à tout le monde.

3. La rive doit faire partie du domaine public, et cette condition devrait être un aspect non négociable de tous les projets futurs d'aménagement du secteur riverain, lesquels devraient prévoir des parcs et des espaces libres publics.

4. Le secteur riverain est un bon endroit où vivre et il faudrait offrir des possibilités d'y habiter à tous les groupes de revenus et à toutes les sortes de ménage, y compris aux familles.

5. Le logement, dans le secteur riverain, ne devrait pas constituer un obstacle visuel ou matériel à l'eau.

6. Le logement, dans le secteur riverain, doit faire partie de collectivités intégrées où l'on trouve différentes formes de logements et différents modes d'occupation, un éventail de niveaux de revenu et une gamme de possibilités d'emplois, ce qui en retour peut donner lieu à toute une série de services locaux.

7. Les logements et les lieux de travail devraient être situés à proximité les un des autres.

8. Des utilisations mixtes des terrains (y compris par l'industrie non nuisible) contribuent au dynamisme de la ville et des voisinages et constituent une solution appropriée aux demandes concurrentes qui se manifestent dans le secteur riverain.

9. Les voisinages du secteur riverain doivent satisfaire, de façon équilibrée, les besoins régionaux et locaux.

Compte tenu de ces principes et de son examen des initiatives actuelles des secteurs public et privé, le Groupe de travail conclut qu'il est possible à la fois de protéger le

milieu et de mettre en valeur les voisinages de ceux et celles qui habitent dans le secteur riverain ou à proximité de celui-ci. Un accroissement sensé du parc immobilier dans les collectivités existantes et l'aménagement de nouveaux voisinages permettront de doubler la population du secteur riverain. Il y a suffisamment d'espace pour réaliser ces deux initiatives tout en augmentant la superficie des parcs et des espaces libres.

Cet accroissement permettrait de tirer parti des investissements consentis dans l'infrastructure et, en même temps, d'augmenter la vitalité et la sécurité du secteur riverain. L'augmentation du parc de logements (et notamment de logements à prix abordable) aiderait à atténuer les graves pénuries et les problèmes de logements abordables dans l'agglomération de Toronto. (Pour une explication des termes de logement utilisés dans le rapport, voir les "Définitions des termes de logement" à l'Annexe 2.)

Tous les paliers de gouvernement doivent se donner comme grande priorité d'intervenir rapidement pour répondre aux besoins de logement de la population en tirant parti des possibilités qui s'offrent dans le secteur riverain. Qui plus est, une intervention prompte permettra aux administrations, de concert avec le secteur privé, d'atteindre des objectifs à court terme, comme celui de fournir des lieux d'hébergement pour les Jeux olympiques de 1996, si la proposition de tenir les Jeux présentée par la Ville de Toronto est acceptée.

Pour aménager de façon fructueuse un secteur riverain habitable, il faudra tout d'abord régler sept questions importantes :

1. **Existence de Logements et de voisinages :** il faudra s'entendre sur l'envergure, la portée, la nature et la diversité de l'existence de logements et de voisinages dans le secteur riverain ou à proximité de celui-ci. Le Groupe estime qu'il faut préserver le caractère de Metro Toronto comme une collection de voisinages et l'exprimer dans tous les plans et projets d'aménagement portant sur le secteur riverain.

Le secteur riverain devrait essentiellement être considéré comme une chaîne de voisinages différents. À l'heure actuelle, certains maillons de cette chaîne manquent ou sont faibles. Un aspect du plan envisagé pour le secteur riverain devrait être de combler ces vides ou de renforcer ces maillons.

2. **Logement abordable :** cela suppose de maintenir le parc de logements abordables dans les voisinages existants et d'inclure un nombre suffisant de logements abordables dans les nouveaux lotissements résidentiels. Pour que la composition socio-économique de la population du secteur riverain soit un miroir de celle de la population de Metro Toronto, il faudra adapter les politiques et les plans gouvernementaux.

   Diverses recommandations sont proposées sur des façons de traiter le problème du logement abordable. Elles supposent une réorientation des programmes fédéraux en matière de logement, un renforcement du projet de politique provinciale sur le logement, une modification des politiques et des plans municipaux, un élargissement du rôle du secteur coopératif et à but non lucratif et une incitation au secteur privé à faire sa part.

   Le Groupe de travail recommande également que le gouvernement de l'Ontario envisage d'imposer à nouveau une "taxe sur la spéculation" sur les ventes des biens résidentiels dans la ville.

3. **Utilisations mixtes :** il faut envisager des utilisations mixtes dans les cas où les utilisations de terres résidentielles complètent d'autres utilisations, ou dans les cas où les utilisations des terres régionales et non résidentielles rivalisent ou sont en conflit avec des besoins résidentiels ou liés aux voisinages. Il s'agit de savoir dans quelle mesure on peut combiner les utilisations résidentielles et non résidentielles et de déterminer les endroits où il est possible d'avoir une combinaison appropriée. Le Groupe maintient que l'utilisation mixte constitue un important principe d'urbanisme qui devrait être plus largement

appliqué dans la planification et l'aménagement du secteur riverain, et surtout du secteur central et des autres points critiques sur la rive du lac.

4. **Infrastructure et installations communautaires :** le Groupe est convaincu, après avoir étudié l'infrastructure, qu'un grand nombre d'éléments fondamentaux sont en place et qu'ils peuvent être accrus et adaptés pour soutenir l'augmentation proposée de la population du secteur riverain. Il faudra toutefois réaliser une analyse plus détaillée pour préciser les endroits où il se pose des problèmes et pour planifier des ajouts comme des parcs et des espaces libres.

   De plus, il faudra reformuler les normes sur la prestation d'installations et de services communautaires afin d'orienter les travaux d'urbanisme et d'aménagement. C'est Metro Toronto qui devrait assumer la responsabilité principale pour ces activités, appuyée, selon les besoins, par les autres paliers de gouvernement. Il faudra se préoccuper tout spécialement d'analyser et de prescrire les agréments et les conditions nécessaires pour inciter les familles à vivre dans des voisinages du secteur riverain.

5. **Assainissement du milieu :** notre évaluation des endroits qui pouvaient éventuellement être réaménagés en secteurs d'habitation et en voisinages nous a fait découvrir un certain nombre d'endroits où le milieu était peut-être contaminé. Nous croyons qu'il faut adopter comme principe d'assainir le milieu avant d'entreprendre tout projet de réaménagement en vue d'établir des logements ou des voisinages; nous recommandons également que l'assainissement de ces endroits soit inclus dans le plan de remise en état du milieu du secteur riverain (Remedial Action Plan) qu'entreprennent actuellement les gouvernements fédéral, provincial et de Metro Toronto.

6. **Mesures de contrôle en matière d'urbanisme et de design :** l'application de mesures de contrôle efficaces en matière d'urbanisme et de design, ainsi qu'un aménagement coordonné, permettront de créer un secteur riverain habitable. Le Groupe conclut que, bien qu'il

existe en théorie des mesures de contrôle fermes et rationnelles en matière d'urbanisme et de design, celles-ci ne sont pas toujours mises en pratique. Les erreurs du passé, comme celles qui se sont produites à Harbourfront et dans le secteur Central Bayfront, ne doivent pas se répéter.

Il importe notamment d'appliquer des mesures de contrôle appropriées en matière de design lorsque des utilisations mixtes sont proposées afin de créer, pour chaque utilisation, des conditions opérationnelles optimales. Il ne suffit évidemment pas d'avoir de bonnes mesures de contrôle pour garantir un bon design; mais ces mesures devraient prévenir des erreurs en ce qui concerne la conception. Le Groupe recommande d'appliquer plus vigoureusement des mesures de contrôle appropriées en matière d'urbanisme et de design adaptées tout spécialement au secteur riverain.

7. **Coordination et responsabilité des organismes gouvernementaux :** l'étude révèle que, en ce qui concerne le logement et les voisinages dans le secteur riverain, les politiques et les plans des divers paliers de gouvernement ne sont pas cohérents. Ils devront être adaptés pour permettre un aménagement fructueux de ce secteur.

Les politiques et les plans des divers paliers de gouvernement ne sont pas tous rendus au même niveau d'évolution. Toutefois, compte tenu de la présence d'un nouveau Parlement et de nouveaux conseils aux niveaux de la ville et de Metro ainsi que de la discussion, aux échelons local, provincial et de Metro de projets de politique et de plans, le moment semble tout indiqué pour les harmoniser, dès qu'on sera parvenu à une entente, aux niveaux populaire et intergouvernemental, au sujet du secteur riverain.

Notre examen a également mis en lumière l'importance stratégique que revêtent les terres publiques, spécialement dans la partie centrale du secteur riverain; nous croyons que le moment est propice pour maximiser l'utilisation de ces terres dans l'intérêt public, surtout pour répondre aux besoins de logements et des

voisinages, à condition que les divers paliers de gouvernement soient disposés à collaborer. Les pouvoirs publics conservent ces terres en fiducie pour tous les citoyens et sont tenus de les utiliser non seulement pour répondre aux besoins limités d'un ministère ou d'un organisme donné, mais pour réaliser le plus vaste éventail possible de buts de la politique publique.

Les administrations publiques et leurs ministères doivent aussi mieux coordonner l'installation de l'infrastructure publique et des services communautaires (y compris des parcs et des aires libres) afin d'améliorer la qualité de vie de tous les citoyens qui vivent dans les voisinages du secteur riverain ou à proximité de ceux-ci.

Buts de la politique

Les principaux buts en matière de politique recommandés dans le présent rapport sont les suivants :

1. Veiller à ce que la composition démographique du secteur riverain reflète la composition socio-économique de l'ensemble de l'agglomération torontoise;

2. Respecter le patrimoine du secteur riverain, notamment en recréant et en reconstituant les agréments et les caractéristiques qui se sont perdus au cours des deux, trois ou quatre dernières générations;

3. Intégrer le logement et les voisinages avec les parcs, les aires libres et les utilisations commerciales, industrielles, institutionnelles et pour les transports du secteur riverain en dressant des plans et des tracés imaginatifs et acceptables sur le plan de l'environnement qui cadrent avec des mesures de contrôle fermes;

4. Réaliser un équilibre entre les secteurs publics et privés de façon à ce que le premier soit chargé d'appliquer clairement et équitablement les règles du jeu, tandis que les organismes à but non lucratif et le secteur privé s'occupent d'aménagements qui, tout en

répondant aux besoins du secteur privé, respectent la politique publique relative au secteur riverain et y contribuent.

Ces buts ne pourront être réalisés qu'avec la collaboration et le soutien actif des quatre paliers de gouvernement et à condition que ces derniers soient disposés à appporter à leurs structures, à leurs politiques et à leurs plans les modifications qui s'imposent. Les administrations locales devront accepter leur part de la croissance proposée, tandis que les paliers supérieurs devront leur fournir le soutien financier et en matière de politique qui leur permettra de jouer leur rôle.

Nous concluons notre rapport par un certain nombre de recommandations générales, énumérées ci-après, ainsi que par des observations sur la possibilité de créer un maximum de 10 nouveaux voisinages, dont certains sont déjà rendus à l'étape de la planification, et de raffermir 15 voisinages existants. Il faut replacer ces observations dans le contexte d'une planification à long terme, compte tenu du fait qu'il faudra probablement de 10 à 20 ans pour mettre en oeuvre la vision du secteur riverain après que les intéressés auront réussi à s'entendre.

Recommandations et possibilités

Existence de logements et de voisinages dans le secteur riverain

1. Metro Toronto et les trois municipalités du secteur riverain devraient s'engager fermement, par leurs décisions futures en matière d'urbanisme et d'aménagement, à se tourner vers le secteur riverain en créant de nouveaux voisinages et en réorientant leurs voisinages existants.

2. L'existence, dans les voisinages, de services et d'agréments appropriés constitue un élément essentiel qui les distingue de simples collections de bâtiments. Lors de la création de nouveaux voisinages, il faudrait, tout en faisant l'aménagement du logement, investir des fonds publics dans les services et les agréments.

3. Les municipalités devraient reconnaître, au moment d'élaborer leurs plans, que, pour avoir des voisinages viables, il doit y avoir une diversité de groupes de revenu et de sortes de ménages.

Logement abordable

4. Pour répondre aux exigences en matière de logement abordable, énoncées dans le projet de politique provinciale, tous les paliers de gouvernement doivent reconnaître que, compte tenu de la situation actuelle sur le marché du logement dans Metro Toronto, les logements abordables consisteront surtout en des logements coopératifs et à but non lucratif. La situation actuelle - taux d'augmentation des prix de revente de maisons, faibles taux d'inoccupation et pressions à la hausse qui s'exercent sur les loyers - signifie que le logement à but non lucratif constitue un des principaux moyens de garantir que les logements construits conformément aux critères provinciaux demeurent abordables dans l'avenir.

5. Le projet d'énoncé de politique provinciale sur le logement abordable doit être raffermi pour donner aux municipalités le pouvoir d'obliger le secteur privé à répondre aux critères de logement abordable dans une proportion d'au moins 25 p. 100 des logements inclus dans leurs projets d'aménagement résidentiel.

6. Si l'on aménage des terres publiques à des fins résidentielles, il faudra exiger qu'un pourcentage supérieur à 25 p. 100 réponde aux critères de logement abordable.

7. Les coopératives de logement doivent être utilisées comme principal moyen de créer de nouveaux voisinages et d'accroître le logement dans les voisinages existants.

8. Les paliers supérieurs de gouvernement doivent réviser leurs politiques sur l'établissement des niveaux de "loyer économique" dans les ensembles à but non lucratif du secteur riverain pour garantir que toutes les unités à but non lucratif sont vraiment abordables.

9. Le gouvernement fédéral devrait revenir à sa méthode d'établissement de budgets qui était basée sur des objectifs d'unités de logement pour la part fédérale de financement du programme fédéral-provincial de logement à but non lucratif.

10. Le gouvernement fédéral devrait également être disposé à consacrer davantage de fonds au logement à but non lucratif s'il veut vraiment qu'il existe dans le secteur riverain des logements abordables. Nous présentons à l'Annexe 4 les grandes lignes d'un nouveau programme fédéral proposé qui appuierait l'offre de logements à but non lucratif dans le secteur riverain.

11. Le gouvernement de l'Ontario doit envisager d'imposer à nouveau une "taxe de spéculation" sur les biens immobiliers résidentiels de la ville.

Utilisation mixte des terrains

12. Un secteur d'utilisation mixte des terrains pourrait combiner des utilisations résidentielles et des utilisations industrielles, commerciales, institutionnelles et récréatives compatibles, comprenant des parcs et des aires libres. La diversité résultante constitue une caractéristique valable d'un voisinage urbain et peut contribuer à régler le problème des utilisations concurrentes dans une même zone du secteur riverain.

13. Le besoin traditionnel d'aménager les industries près de l'eau ne constitue désormais plus un facteur majeur pour l'industrie dans Metro Toronto. Il faudrait regrouper les utilisations de terres industrielles dans le secteur riverain et accorder la préférence aux industries nouvelles qui n'accaparent pas de vastes superficies de terres riveraines importantes.

Mesures de contrôle en matière d'urbanisme et de design

14. Toutes les demandes de zonage et de permis de construction en vue d'un aménagement futur en bordure du lac ne doivent être approuvées qu'à la condition que le demandeur assure un accès public physique et continu à la

rive. Ces aires d'accès doivent être assez larges et offrir une assez grande marge de recul par rapport à la berge pour permettre une utilisation public appréciable. De plus, il doit y avoir suffisamment de routes d'accès public visibles franchissant les zones pour permettre à la population de se rendre jusqu'au bord du lac.

15. Les trois villes doivent établir des règles exhaustives pour protéger la vue sur le lac et le long de la rive et les appliquer fermement lorsqu'elles étudient des demandes d'aménagement. Étant donné l'importance d'éviter des obstacles visuels entre la ville et l'eau, ces exigences de maintien de la perspective devraient entrer en ligne de compte lorsqu'il s'agit d'étudier des plans officiels et des règlements de zonage.

16. La technique du remblayable du lac doit être acceptée comme moyen d'étendre les aires incluses dans les domaines publics en bordure du lac. Toutefois, il faut tenir compte, pour le choix des aires de remblai, de l'écoulement des systèmes d'égout et du risque d'accumulation de polluants provenant des ruisseaux et des rivières de Metro Toronto qui sont à proximité de la rive. De même, il faudra s'assurer de n'utiliser que du remblai de grande qualité et faire en sorte que le tracé des aires remblayées ne présente pas d'échancrures inutiles où peuvent s'accumuler les algues et les polluants. Cette technique peut être utile à certains endroits pour créer ou mettre en valeur des parcs et des aires libres, mais il ne faut pas l'employer comme moyen de contourner les obligations foncières en bordure de l'eau. Il faudrait mettre à jour, en recourant à une participation intégrale du public, le plan du secteur riverain de l'agglomération torontoise (Metro Waterfront Plan). Toutes les propositions subséquentes en matière de remblai devraient alors être évaluées par rapport au plan.

17. Trop souvent, les corridors de transport le long de la rive constituent un obstacle de taille entre le lac et les villes riveraines. Pour qu'il y ait véritablement un lien entre les voisinages riverains nouveaux et existants et la rive, il faut absolument réduire ou éliminer cet obstacle.

18. Les plans officiels et les règlements de zonage ne devraient pas limiter de façon rigide les sortes et les tailles d'unité permises dans des zones données. Il faudra soigneusement établir le lien entre les plans officiels et les règlements de zonage qui définissent les sortes et les tailles d'unités permises et les enveloppes de construction, les hauteurs maximales et les exigences relatives à la marge de recul par rapport à la rive.

Coordination et responsabilité gouvernementale

19. Il est recommandé d'apporter les modifications suivantes aux politiques et plans gouvernementaux afin de créer un sens indéniable d'orientation et de cohérence servant à inspirer la planification et l'aménagement du logement et des voisinages dans le secteur riverain.

    Le gouvernement du Canada doit :

    a. raffermir sa politique de gestion des terres en exigeant de tous ses organismes qu'ils appuient les buts de la gestion foncière, notamment ceux qui ont été établis pour le secteur riverain;

    b. Adopter une politique du "logement d'abord", assortie d'un objectif minimal de 35 p. 100 pour le logement abordable, en vertu de sa politique de gestion des terres, en ce qu'elle s'applique aux réserves foncières fédérales en Ontario en général et dans le secteur riverain en particulier;

    c. rétablir son ancienne méthode d'établissement de budgets pour le Programme de logement à but non lucratif de la SCHL;

    d. établir un programme d'appui pour le logement dans le secteur riverain de Metro Toronto (on trouvera des détails supplémentaires au sujet de cette recommandation à l'Annexe 4).

Le gouvernement de l'Ontario doit :

a. établir, dans le contexte de sa politique d'utilisation des terres, l'orientation géographique que devrait suivre la croissance de l'agglomération torontoise et la part de cette croissance que devrait absorber le secteur riverain de Metro Toronto;

b. approuver son projet d'énoncé de politique sur le logement abordable et le raffermir en précisant que les lotisseurs doivent inclure dans leurs ensembles résidentiels des logements abordables;

c. continuer d'appliquer la règle du "logement d'abord" en ce qui concerne la réutilisation des terrains excédentaires, y compris ceux qui se trouvent dans le secteur riverain;

d. demander que le gouvernement du Canada appuie sa politique du logement abordable lorsqu'il aliène ou réaménage des terres fédérales dans le secteur riverain.

L'Administration de Metro Toronto doit :

a. achever de mettre à jour son plan officiel et décider de la part de croissance que doit absorber le secteur riverain de l'agglomération torontoise. Le plan doit inclure des mesures en vue d'augmenter la population et le nombre de logements dans Metro Toronto;

b. renforcer les aspects régionaux de son plan et veiller tout particulièrement à ce qu'il existe un lien solide entre les besoins et les utilisations des terres des voisinages locaux et de la région;

c. adopter un objectif minimum de 35 p. 100 de logements abordables en ce qui concerne la réutilisation de ses propres terres excédentaires.

Les Administrations municipales doivent :

a. modifier les plans actuels et achever leurs ébauches de plans afin d'y inclure des réponses précises au projet d'énoncé de politique sur le logement de la province et prévoir la création d'un enchaînement de voisinages le long de la rive;

b. prévoir l'acquisition et l'utilisation publiques de la rive;

c. négocier avec les lotisseurs afin qu'ils incluent le logement abordable dans leurs projets d'aménagement et de réaménagement dans le secteur riverain;

d. adopter l'objectif minimum de 35 p. 100 de logements abordables en ce qui concerne la réutilisation de leurs propres terres excédentaires.

Nouveaux voisinages

20. Les gouvernements compétents doivent envisager d'établir les 10 nouveaux voisinages suivants dans le secteur riverain ou à proximité de celui-ci (certains sont déjà au stade de la planification) :

A. Lakeshore Psychiatric Hospital/Humber College
B. Secteur des motels d'Etobicoke
C. Parkdale Deck/CNE
D. Terres du chemin de fer
E. St. Lawrence Square
F. East Bayfront
G. Port Industrial Area
H. Secteur sud de l'avenue Eastern
I. Greenwood/Ashbridge's Bay
J. Port Union

Voisinages existants

21. Quinze voisinages existants se trouvant dans le secteur riverain ou à proximité de celui-ci seraient raffermis si les gouvernements compétents et leurs organismes et commissions mettaient en oeuvre les recommandations du présent rapport.

    1. Long Branch
    2. New Toronto
    3. Mimico
    4. High Park/Swansea/South Kingsway
    5. South Parkdale
    6. Harbourfront et secteurs adjacents
    7. Central Bayfront
    8. Communauté de Toronto Islands
    9. St. Lawrence
    10. South Riverdale
    11. Leslie/Woodbine
    12. The Beaches
    13. Birchcliff
    14. Cliffcrest/Cliffside
    15. Guildwood

2. Théorie et Principes

Le groupe de travail a pour théorie que le secteur riverain devrait être un endroit habitable. Une collectivité vraiment habitable est beaucoup plus qu'une simple collection de maisons et d'immeubles d'habitation. Nous avons donc élaboré l'ensemble suivant de principes pour expliquer notre idée d'un secteur riverain habitable. Ces principes devraient servir à orienter l'urbanisme et l'aménagement.

Notre hypothèse fondamentale est qu'il est possible pour trois villes riveraines, aidées des paliers supérieurs de gouvernement, de se tourner de façon plus imaginative et complète vers l'eau.

Lorsque nous parlons d'aménagement du secteur riverain, nous entendons toutes les formes d'aménagement, c'est-à-dire parcs, promenades le long de la rive, activités récréatives, amélioration de l'accès et du transport jusqu'à la rive ainsi que la construction effective de logements, de lieux de travail, de magasins, de restaurants et ainsi de suite.

Nous avons été frappés par le fait que beaucoup de personnes considèrent le secteur riverain trop inaccessible ou trop inhospitalier pour y aménager de nouvelles habitations.

Cela est en partie attribuable à la présence d'obstacles naturels et construits tels l'escarpement Scarborough (Scarborough Bluffs), la route Queen Elizabeth, le corridor Gardiner/Lakeshore et les voies ferrées. Dans certaines zones, le nombre et la sorte d'industries créent une barrière physique ou constituent un obstacle environnemental qui empêche la population d'habiter à proximité. L'hiver, le climat peut constituer un obstacle menaçant. Enfin, les préoccupations suscitées par le caractère luxueux de certaines tours d'habitation récemment aménagées ou prévues pour ce secteur ont contribué à créer l'impression que ces immeubles existent dans un climat d'exclusivité physique ou sociale.

Le meilleur aménagement possible du secteur riverain de Metro Toronto se réalisera quand on aura une vision nette pour l'ensemble du secteur. Pour que cette vision se traduise par des projets d'aménagement, elle doit être

largement partagée par la collectivité et mise en oeuvre par les divers paliers de gouvernement, agissant de concert, selon leurs attributions respectives. Les autres intervenants clés qui devraient participer à la mise en oeuvre de cette vision sont les organismes sociaux, les producteurs de logements à but non lucratif et le secteur privé.

Le public devrait également contribuer à définir cette vision afin que l'aménagement du secteur riverain reflète en définitive ses valeurs collectives.

Le logement et les voisinages constituent une facette de cette vision, peut-être, en fin de compte, la principale valeur pour les Torontois, et celle qu'ils seront vraisemblablement le plus portés à débattre. Des voisinages animés ne constituent-ils pas l'essence même de Metro Toronto?

Les principes qui ont éclairé notre examen des mesures qui pouvaient être prises pour grossir le parc des logements et augmenter les voisinages, ainsi que pour renforcer les voisinages existants, sont fondés sur les caractéristiques qui définissent Metro Toronto comme une "ville habitable" : son simple bon sens et le sentiment d'y vivre à une échelle humaine.

Nous nous sommes concentrés sur les possibilités à long terme ainsi que sur la situation à court terme. Il ne faut en effet pas oublier que Metro Toronto a toujours dû tenir compte non seulement des besoins de ses résidents actuels, mais également des nouveaux venus.

Enfin, il faut absolument accroître le parc immobilier de Metro Toronto et surtout le parc de logements qui sont abordables aujourd'hui et qui le seront dans l'avenir. Il s'agit là d'un principe fondamental dont doit tenir compte toute personne qui étudie la question du logement dans Metro Toronto, et il transparaît dans tous les aspects de notre rapport.

Principes

1. Le secteur riverain constitue le plus important atout naturel de la région de Toronto.

Dans un sens élargi, on pourrait dire que l'ensemble de l'agglomération torontoise est dominé par son rôle régional en tant que bassin hydrographique avec ses ravins, ses vallées fluviales et ses ruisseaux souterrains qui s'écoulent vers le lac Ontario. Toutefois, la simple étendue du secteur riverain du lac, avec ses perspectives, la diversité de son littoral et les agréments et possibilités qu'il offre à un si grand nombre de personnes, font qu'il mérite une reconnaissance spéciale.

Qui plus est, les gens sont naturellement attirés par l'eau, et il faut célébrer cette influence mystérieuse.

2. Le secteur riverain appartient à tout le monde.

C'est tout d'abord aux résidents d'Etobicoke, de la ville de Toronto et de Scarborough que l'on pense lorsqu'on dit "tout le monde", mais cette expression doit inclure les personnes qui travaillent dans ces villes, les personnes qui habitent non seulement dans les autres secteurs de l'agglomération torontoise, mais dans le Grand Toronto, et aussi les visiteurs.

Le secteur riverain offre des possibilités de détente et de tranquillité ainsi que des loisirs actifs. L'industrie, la navigation, les transports, les magasins, les habitations et les lieux de travail, tous doivent y avoir leur place. Les préoccupations d'ordre environnemental modérées par une sensibilisation à l'équilibre écologique nous rappellent que le secteur riverain de Metro Toronto n'est qu'une partie de tout le littoral du lac Ontario, où d'autres villes apprennent à intégrer leur propre secteur riverain.

Le secteur riverain de Metro Toronto témoigne aussi de plusieurs siècles de l'histoire de Toronto puisqu'il a été le territoire des peuples indigènes pendant des

milliers d'années et qu'il a accueilli des vagues successives d'immigrants au cours des deux derniers siècles. Il fait donc partie de notre patrimoine en tant que Canadiens.

La conviction que le secteur riverain ne doit pas être l'apanage exclusif de ceux qui possèdent des terres en bordure du lac a motivé ces dernières années les citoyens qu'inquiète la nature de l'aménagement dans ce secteur.

3. **La rive doit faire partie du domaine public, et cette condition devrait être un aspect non négociable de tout projet d'aménagement futur du secteur riverain.**

Il est important de faire reconnaître ce principe de façon à ce que soient protégées toutes les utilisations futures des terres en bordure de l'eau; cela s'impose également en ce qui concerne la mise en oeuvre des plans actuels d'accès public. Presque aucune utilisation du terrain en bordure du lac ne sera permise dans l'avenir si elle ne peut respecter le principe du domaine public, même si, dans certains cas, cela touche uniquement des intentions futures plutôt que la réalité immédiate.

Une façon de réaliser ce but pourrait être d'accorder à la municipalité, par acte de propriété, une bande le long du secteur riverain pour assurer le droit d'accès sur les terres qui mènent à la rive, ce qui permettrait de relier les promenades le long du lac et les projets de remblai aux propriétés, parcs publics, aires libres et plages contigus et assurerait un droit d'accès permanent le long de la rive. Des démarches de ce genre se sont révélées fructueuses dans le cas du plan portant sur le secteur riverain central de la ville de Toronto et dans certaines parties d'Etobicoke où il se fait de nouveaux aménagements.

4. Le secteur riverain est un bon endroit où vivre et il faudrait offrir des possibilités d'y habiter à tous les groupes de revenus et à toutes les sortes de ménages, y compris aux familles.

Ce principe va à l'encontre d'une hypothèse axée sur le marché selon laquelle il faut laisser le potentiel du marché se réaliser, ce qui signifie que des logements ne pourraient être achetés ou construits le long de la rive que pour ceux qui peuvent se les permettre, même si ce sont en définitive l'intervention et les mises de fonds publics qui ont rendu ce secteur attrayant. Suivant cette optique, le secteur riverain a trop de "valeur" pour qu'on y aménage des logements subventionnés.

Une des caractéristiques essentielles de notre vision du secteur riverain de Metro Toronto est justement le rejet de cette optique et la réaffirmation du principe selon lequel le secteur riverain, qui est un puissant symbole pour les citoyens de Metro, appartient à tout le monde. La seule façon de garantir l'équité à ces citoyens est d'assurer l'accès à des logements dans le secteur riverain à tous les groupes de revenus.

De plus, il faudra soigner le tracé et l'aménagement paysager afin d'atténuer le caractère parfois inhospitalier du climat à certaines périodes de l'année.

5. Le logement, dans le secteur riverain, ne devrait pas constituer un obstacle visuel ou matériel à l'eau.

Rien n'exaspère davantage les résidents de Metro que de sentir que l'aménagement dans le secteur riverain risque de créer un mur de tours d'habitation qui aura pour effet de couper le lac et ses rives du reste de la ville.

Il importe de préserver les perspectives, c'est-à-dire non seulement des corridors, mais aussi d'occasionnels panoramas. Les détails des plans d'implantation et la masse, la hauteur et l'orientation des immeubles devraient être une priorité lorsqu'il s'agit d'examiner les plans pour le secteur riverain. Il faudrait

clairement énoncer, dans des plans approuvés publiquement, les rapports entre les projets d'aménagement et les effets cumulatifs de ceux-ci. Les conseils municipaux ne devraient pas chercher à réduire l'importance de ces préoccupations en établissant d'avance des densités excessives.

Il importe également, pour empêcher la création d'obstacles physiques ou visuels, de tenir compte du rapport entre un projet d'aménagement et un autre. Une planification au petit bonheur, emplacement par emplacement, en l'absence de plans complets pour l'ensemble du secteur riverain entraînera presque inévitablement les désastres que chacun cherche à éviter.

Pour que le public ait véritablement accès à la rive, il importe que les plans de situation et les ensembles construits ne donnent pas l'impression qu'il faut traverser subrepticement la cour de quelqu'un pour s'y rendre.

6. **Le logement, dans le secteur riverain, doit faire partie de voisinages qui constituent des collectivités intégrées. Cette intégration supposera différentes formes de logements et différents modes d'occupation ainsi que toute une gamme de niveaux de revenus et de possibilités d'emplois, ce qui en retour créera un éventail complet de services locaux.**

L'existence de voisinages suppose la présence de plusieurs sortes de logements : il doit y avoir de bons services et de bonnes installations qui font sortir les gens et les incitent à se rencontrer pour s'employer à créer leur collectivité. Autant les familles ont besoin de voisinages, autant les voisinages ont besoin de familles.

Il ne peut y avoir de bons commerces locaux s'il n'y a pas de résidents désireux de répondre à leurs besoins à proximité de leur domicile; la collectivité devrait être suffisamment diversifiée afin de créer des débouchés pour différents produits, favoriser différentes heures

de magasinage, etc. De leur côté, les fournisseurs des services locaux doivent avoir accès à un marché suffisamment diversifié sur les plans de l'âge, de la taille des ménages et du revenu pour que la prestation de services permanents leur soit rentable.

7. Les logements et les lieux de travail devraient être situés à proximité les uns des autres.

Le fait de ne pas séparer artificiellement, par décret, les lieux de résidence et les lieux de travail présente un avantage. Dans un grand centre urbain, il ne s'agit pas là d'une notion utopique, mais bien d'une nécessité. Les mises de fonds et les frais d'entretien publics, le coût, monétaire et en énergie, que doivent assumer les particuliers et l'obligation pour les voisinages de faire face à des problèmes croissants liés à la circulation et au milieu, voilà autant de raisons contraignantes qui nous obligent à rejeter la notion de villes-dortoirs.

Certaines personnes cherchent peut-être consciemment à se trouver un logement à proximité de leur lieu de travail; quant aux autres, elles seront aussi avantagées si les régimes de circulation quotidiens dans leur voisinage ne consistent pas simplement en un aller le matin et un retour le soir. La sécurité de la rue et l'existence de voisinages diversifiés et dynamiques représentent des avantages supplémentaires. Compte tenu des antécédents récents de l'utilisation des terres dans le secteur riverain et de notre volonté de concevoir des voisinages qui répondront aux besoins futurs de Metro Toronto, ce principe s'applique particulièrement bien aux collectivités qui composent ce secteur.

8. Des utilisations mixtes des terrains, y compris par des industries non nuisibles, contribuent au dynamisme des voisinages et constituent une solution appropriée aux pressions concurrentes qui s'exercent sur le secteur riverain.

Lorsqu'on leur demande quelle utilisation des terres elles favorisent pour le secteur riverain de l'agglomération torontoise en général, ou pour un emplacement donné, la plupart des personnes ne croient avoir qu'un choix, soit uniquement des parcs, uniquement des logements, ou uniquement des utilisations industrielles. Dans certains cas, il s'agit de faux choix tandis que dans d'autres, une utilisation est choisie comme moyen d'en freiner une autre qu'on craint.

Mais si l'on demandait plutôt à la population d'aider à créer une utilisation mixte raisonnable du secteur riverain, le résultat de la discussion serait probablement différent. Étant donné qu'il y a tant de pressions concurrentes et tant de tentatives de protéger le statu quo ou de sauvegarder jalousement des domaines de compétence ou des intérêts étroits, la seule façon de surmonter les obstacles est d'envisager, avec un esprit ouvert, l'utilisation mixte.

La démarche coopérative, qui suppose de répondre de façon créative au plus grand nombre de demandes possibles, constitue la meilleure solution pour éviter qu'il y ait des perdants et des gagnants. Seules des utilisations diversifiées des terres et de l'eau nous permettront de créer des voisinages dynamiques et habitables.

9. En même temps, les voisinages du secteur riverain doivent répondre, de façon équilibrée, aux besoins régionaux et locaux.

Tout en reconnaissant que le secteur riverain constitue déjà en partie un ensemble de voisinages et qu'il est possible de créer de nouveaux voisinages et d'améliorer et d'intensifier un grand nombre de ceux qui existent déjà, il importe également de tenir compte des besoins régionaux et nationaux.

Certaines de ces exigences découlent de nos besoins économiques de transport par voie navigable, rail, air et route ainsi que de lieux d'emploi. Il est par ailleurs extrêmement important de donner aux résidents de notre région accès au secteur riverain pour des

activités aquatiques et des loisirs actifs et de repos. Les plans d'urbanisme doivent donc permettre de répondre de façon acceptable à ces besoins ainsi que de protéger les collectivités du secteur riverain contre des problèmes intolérables de bruit, de circulation, de stationnement et de pollution.

De leur côté, les résidents des voisinages du secteur riverain doivent accepter que d'autres personnes voudront fréquenter les parcs, les boutiques, les restaurants et les lieux de travail et de loisir dans leur secteur. Le secret est d'équilibrer ces besoins.

3. Population du secteur riverain et parc immobilier

Nous traçons dans ce chapitre un profil du secteur riverain de Metro Toronto, dans le contexte des villes riveraines d'Etobicoke, Toronto et Scarborough ainsi que dans le contexte élargi de l'agglomération elle-même. Le secteur riverain consiste en un ensemble de sous-secteurs ou voisinages variés, dont chacun possède son propre caractère et sa propre identité. Nous n'avons pas fait une analyse détaillée de ces composantes, qui se combinent pour former la mosaïque qu'est le secteur riverain de Metro Toronto. Dans ce chapitre, nous cherchons plutôt à tracer les grandes lignes du parc immobilier, des besoins de logement et de la composition socio-économique du secteur riverain.

Nous avons obtenu les renseignements présentés dans ce chapitre de diverses sources, y compris le recensement de Statistique Canada de 1986 et des chiffres de la Société canadienne d'hypothèques et de logement (SCHL), tirés de son Relevé des mises en chantier et des achèvements et de son Relevé des appartements à loyer vacants. Nous avons obtenu de Statistique Canada des calculs spéciaux effectués à partir des données de recensement qui nous ont permis de compiler les résultats du sondage de 1986 pour le secteur riverain de Metro Toronto.

Le recensement de 1986 fournit un instantané d'un moment précis, à savoir juin 1986. Mais on continue d'en publier les résultats, et les chiffres disponibles ne permettent pas encore de brosser un tableau complet qui inclut toutes les variables. Dans les cas où les données portant sur une aire géographique donnée sont actuellement inconnues, nous l'avons dûment noté.

Le profil de la population et du parc immobilier du secteur riverain de Metro Toronto permet de donner une idée générale du secteur riverain dans le contexte des villes riveraines et de Metro Toronto. Les renseignements portant sur diverses variables-clés sont présentés dans des tableaux et des graphiques accompagnés d'explications qui servent à résumer, analyser et interpréter ces données afin de mieux comprendre la population et le parc immobilier du secteur riverain. Nous concluons le chapitre en présentant les points saillants de l'analyse.

À l'Annexe 1, nous présentons dans ses grandes lignes la méthode utilisée pour définir les zones du secteur riverain de Metro Toronto et nous fournissons des statistiques plus détaillées sur chacune des municipalités riveraines et de son secteur riverain, en plus d'inclure un résumé des définitions utilisées dans les profils.

Croissance démographique et population des personnes âgées (Tableau 1)

Croissance démographique

De 1981 à 1986, la population du secteur riverain de Metro a crû presque deux fois plus rapidement que la population totale de Metro Toronto puisque son taux de croissance a été de 4,8 p. 100 contre 2,6 p. 100.

La croissance démographique du secteur riverain a été la plus marquée dans la ville de Toronto, qui a enregistré une augmentation de 10,8 p. 100, suivie d'une croissance modérée à Scarborough (3,5 p. 100) et d'une hausse minime (0,7 p. 100) de la population riveraine d'Etobicoke.

Le taux élevé de croissance démographique dans le secteur riverain de la ville de Toronto s'explique surtout par les achèvements de nouveaux logements. D'après le recensement, 1 840 habitations (ce qui représente 8,9 p. 100 du parc immobilier du secteur riverain de Toronto) ont été ajoutées au cours de la période allant de 1981 à mai 1986. Il s'est agi en grande partie de logements familiaux axés sur le St. Lawrence Neighbourhood d'initiative publique.

Population des personnes âgées

Des trois villes riveraines, seule la ville d'Etobicoke enregistre une proportion de personnes âgées de 55 ans et plus supérieure à celle de l'ensemble de Metro (25,3 p. 100 contre 22,3 p. 100).

Le secteur riverain d'Etobicoke, qui a enregistré une croissance démographique minime, a, des trois villes riveraines, la plus forte proportion de résidents âgés, soit 22,9 p. 100, alors que le secteur riverain de Toronto, où la croissance démographique a été la plus marquée, compte la plus petite proportion de résidents âgés, soit 19,1 p. 100.

Le secteur riverain de Scarborough est le seul où la proportion de résidents âgés (22,1 p. 100) était supérieure à celle enregistrée pour l'ensemble de la ville (19,0 p. 100).

Tableau 1: Population totale, pourcentage de variation 1981-1986 et population des personnes âgées

Secteur géographique	Population totale		Population des personnes âgées 55 ans+	
	Nombre	% de variation 1981-1986	Nombre	% de population totale
SECTEUR RIVERAIN	2 192 721	2,6 %	488 795	22,3 %
DE METRO TORONTO	169 744	4,8 %	36 365	21,4 %
SECTEUR RIVERAIN DE	302 973	1,4 %	76 660	25,3 %
LA VILLE D'ETOBICOKE	35 519	0,7 %	8 120	22,9 %
SECTEUR RIVERAIN DE	612 289	2,2 %	131 590	21,5 %
LA VILLE DE TORONTO	46 505	10,8 %	8 870	19,1 %
SECTEUR RIVERAIN DE LA	484 676	9,3 %	91 990	19,0 %
VILLE DE SCARBOROUGH	87 720	3,5 %	19 375	22,1 %

- Au cours de la période allant de 1981 à 1986, la population du secteur riverain de Metro Toronto a crû presque deux fois plus rapidement que celle de l'agglomération comme telle (4,8 p. 100 contre 2,6 p. 100).
- Dans le secteur riverain de Metro Toronto, la croissance démographique a été la plus marquée dans le secteur riverain de la ville de Toronto, qui a enregistré une hausse de 10,8 p. 100, suivie d'une croissance modérée dans le secteur riverain de Scarborough, à 3,5 p. 100, et d'une croissance minime de 0,7 p. 100 dans le secteur riverain d'Etobicoke.
- Le secteur riverain d'Etobicoke, qui a enregistré une croissance démographique minime, comptait, parmi toutes les municipalités riveraines, la plus forte proportion de résidents âgés, soit 22,9 p. 100, alors que le secteur riverain de Toronto, où la croissance démographique a été la plus élevée, comptait la plus faible proportion de résidents âgés, soit 19,1 p. 100.
- Le secteur riverain de Scarborough était le seul secteur riverain dont la proportion de résidents âgés (22,1 p. 100) dépassait celle de la municipalité correspondante (19,0 p. 100).

Source : Recensements de 1981 et 1986.

Parc immobilier selon le type de logement et la période de construction (Tableau 2)

Le Tableau 2 présente le parc immobilier en juin 1986.

Metro Toronto et municipalités riveraines

Des trois villes riveraines, celles d'Etobicoke et de Scarborough avaient une proportion beaucoup plus élevée de logements individuels (48,9 et 49,0 p. 100 respectivement) que la moyenne pour Metro Toronto (34,4 p. 100); elles comptaient aussi considérablement plus d'habitations construites après 1945 que Metro dans son ensemble.

Secteur riverain de Metro Toronto

La proportion de logements individuels était plus élevée dans le secteur riverain de Metro Toronto (41,5 p. 100) que dans l'ensemble de l'agglomération (34,4 p. 100) uniquement à cause de la prédominance de ce type d'habitation dans le secteur riverain de Scarborough, où il représentait 61,4 p. 100 du parc immobilier.

Le secteur riverain de Scarborough comprend surtout des habitations plus récentes (construites après 1960), ce qui traduit les vagues d'évolution de ces municipalités, les secteurs riverains de Toronto et d'Etobicoke ayant été aménagés les premiers.

Le secteur riverain de Toronto a le parc immobilier le plus vieux ainsi que la plus faible proportion de logements individuels (15,6 p. 100) de tous les secteurs riverains; il est dominé par des tours d'habitation et d'autres types de logements. La proportion des tours d'habitation (40,4 p. 100) reflète l'importante activité de réaménagement résidentiel qui a caractérisé la période d'après 1945. Les travaux de réaménagement résidentiel postérieurs à 1980 ont contribué 8,9 p. 100 du parc immobilier du secteur riverain en place en 1986, soit la plus forte proportion de toutes les parties du secteur riverain.

Le secteur riverain d'Etobicoke compte une proportion relativement élevée de logements individuels (37,0 p. 100), la plus faible proportion de tours d'habitation (18,7 p. 100) et la plus forte proportion d'"autres" types de logements (44,3 p. 100). À Etobicoke, les logements inclus dans la catégorie "autres" consistent surtout en des immeubles d'appartements sans ascenseurs.

Tableau 2: Parc immobilier selon le type de logement et la période de construction

Secteur géographique	Logements privés occupés selon le type						Logements selon la période de construction (%)				
	Logements individuels non attenants		Immeubles d'appartements d'au moins 5 étages		Autres		Avant 1946	1946-1960	1961-1970	1971-1980	1981-mai 1986
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%					
SECTEUR RIVERAIN DE METRO TORONTO	281 020 27 435	34,4 41,5	280 485 18 260	34,4 27,6	254 980 20 430	31,2 30,9	22,1 26,6	22,1 29,1	25,1 22,4	21,6 15,6	5,7 6,3
SECTEUR RIVERAIN DE LA VILLE D'ETOBICOKE	54 020 5 535	48,9 37,0	34 705 2 800	31,4 18,7	21 860 6 625	19,7 44,3	9,5 31,8	34,6 37,3	28,6 17,7	22,4 10,6	4,9 2,6
SECTEUR RIVERAIN DE LA VILLE DE TORONTO	46 325 3 250	18,3 15,6	87 905 8 385	34,7 40,4	118 915 9 140	47,0 44,0	49,0 43,3	16,3 19,1	16,8 13,9	12,9 14,8	5,0 8,9
SECTEUR RIVERAIN DE LA VILLE DE SCARBOROUGH	78 400 18 650	49,0 61,4	50 350 7 075	31,4 23,3	31 420 4 665	19,6 15,3	4,2 12,5	27,5 32,0	23,5 30,5	34,1 18,7	10,7 6,3

- o Le secteur riverain de Metro Toronto compte une plus forte proportion de logements individuels non attenants que l'agglomération dans son ensemble dû uniquement à la prédominance de ce type d'habitation dans le secteur riverain de Scarborough, où ces logements représentent 61,4 p. 100 du parc immobilier.

- o Le secteur riverain de Scarborough consiste principalement en des logements relativement récents (construits après 1960), ce qui reflète les vagues d'aménagement, le secteur riverain de Toronto suivi de celui d'Etobicoke ayant été aménagés les premiers.

- o Le secteur riverain de Toronto compte le plus ancien parc immobilier et la plus faible proportion de logements individuels non attenants (15,6 p. 100) de tous les secteurs riverains, puisqu'il est dominé, en parts à peu près égales, par des tours d'habitation et d'autres types d'habitations. La forte proportion de tours (40,4 p. 100) reflète la grande activité de réaménagement résidentiel qui a suivi la guerre. Le réaménagement résidentiel postérieur à 1980 correspondait à 8,9 p. 100 du parc immobilier du secteur riverain de Toronto en 1986, soit la plus forte proportion de tout le secteur riverain.

- o Le secteur riverain d'Etobicoke compte une proportion relativement élevée de logements individuels non attenants (37,0 p. 100), la plus faible proportion de tours et la proportion la plus forte d'"autres" types d'habitations (44,3 p. 100). Dans le cas d'Etobicoke, les habitations incluses dans la catégorie "autres" consistent surtout en des immeubles d'appartements sans ascenseur.

* Les habitations incluses dans la catégorie "autres" consistent surtout en des immeubles d'appartements sans ascenseur, des maisons en rangées et des maisons jumelées.

Source : Recensement de 1986.

Ménages privés et logements privés occupés selon le mode d'occupation (Tableau 3)

Étant donné que le nombre de ménages privés est égal au nombre de logements privés occupés, les mots "ménages" et "logements" sont considérés comme interchangeables.

Metro Toronto et région métropolitaine de recensement (RMR) de Toronto

De 1981 à 1986, le nombre de logements locataires dans Metro Toronto a augmenté plus rapidement que celui des ménages propriétaires (5,8 p. 100 contre 4,6 p. 100).

Dans la RMR de Toronto, qui inclut les localités situées à une distance de Metro Toronto franchissable en régime de navettes quotidiennes, la croissance a suivi des tendances contraires à celles constatées dans Metro Toronto, c'est-à-dire que les ménages locataires ont augmenté moins rapidement que les ménages propriétaires (10,5 p. 100 contre 19,1 p. 100).

Dans l'ensemble, les taux de croissance des ménages ont été supérieurs dans la RMR de Toronto que dans Metro Toronto (15,3 p. 100 contre 5,2 p. 100); le taux de croissance des ménages tant locataires que propriétaires a aussi été supérieur dans la RMR de Toronto que dans Metro Toronto. Cela reflétait en partie la croissance tentaculaire de Metro Toronto et l'urbanisation croissante des banlieues périphériques.

Metro Toronto et municipalités riveraines

Metro Toronto a enregistré la proportion la plus élevee de ménages locataires (49,3 p. 100) de toutes les divisions de recensement de l'Ontario ainsi que le nombre absolu le plus élevé de ménages locataires, soit 402 790.

Des trois municipalités riveraines de Metro Toronto, c'est la ville de Toronto qui avait la proportion la plus élevée de ménages locataires, soit 60,5 p. 100, suivie d'Etobicoke à 41,1 p. 100 et Scarborough à 37,7 p. 100.

Secteur riverain de Metro Toronto

Le secteur riverain de l'ensemble de l'agglomération torontoise comptait des proportions à peu près égales de ménages propriétaires et de ménages locataires, mais on a constaté d'importantes variations dans ce secteur.

Un examen du secteur riverain de chaque ville a révélé que, tant à Toronto (avec ses 69,5 p. 100 de ménages locataires) qu'à Etobicoke (avec ses 57,1 p. 100 de ménages locataires), il y avait de plus fortes proportions de ménages locataires dans le secteur riverain que dans les villes correspondantes dans leur ensemble. Par contraste, le secteur riverain de Scarborough, avec ses 66,8 p. 100 de ménages propriétaires, avait une proportion plus forte de propriétaires que l'ensemble de Scarborough.

Tableau 3: Logements privés occupés selon le mode d'occupation

Secteur géographique	Logements privés occupés 1986					Pourcentage de variations 1981-1986		
	Locataires		Propriétaires		Total	Locataires	Propriétaires	Total
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre			
RMR TORONTO	500 930	41,7	669 370	58,3	1 199 800	10,5	19,1	15,3
SECTEUR RIVERAIN DE METRO TORONTO	402 790 33 010	49,3 50,0	413 650 33 075	50,7 50,0	816 445 66 100	5,8 ..	4,6 ..	5,2 ..
SECTEUR RIVERAIN DE LA VILLE D'ETOBICOKE	45 480 8 545	41,1 57,1	65 110 6 415	58,9 42,9	110 585 14 960	4,6 ..	4,2 ..	4,4 ..
SECTEUR RIVERAIN DE LA VILLE DE TORONTO	153 075 14 430	60,5 69,5	100 080 6 320	39,5 30,5	253 155 20 765	7,0 ..	1,8 ..	4,9 ..
SECTEUR RIVERAIN DE LA VILLE DE SCARBOROUGH	60 445 10 100	37,7 33,2	99 725 20 275	62,3 66,8	160 175 30 375	7,8 ..	12,4 ..	10,6 ..

.. Nombre indisponible

- Metro compte la proportion la plus élevée de ménages locataires de toutes les divisions de recensement de l'Ontario, soit 49,3 p. 100; de 1981 à 1986, le nombre de ménages locataires dans Metro a augmenté plus rapidement que celui de ménages propriétaires (5,8 p. 100 contre 4,6 p. 100), surtout dans la ville de Toronto.

- Des trois municipalités riveraines de Metro Toronto, la ville de Toronto compte la proportion la plus élevée de ménages locataires, soit 60,5 p. 100, suivie d'Etobicoke à 41,1 p. 100 et de Scarborough à 37,7 p. 100.

- Bien que le secteur riverain de Metro Toronto compte des proportions égales de ménages locataires et de ménages propriétaires, on constate d'importantes variations le long de la rive. Les secteurs riverains d'Etobicoke et de Toronto ont de plus fortes proportions de ménages locataires que les municipalités correspondantes tandis que le secteur riverain de Scarborough compte une plus forte proportion de ménages propriétaires que la ville de Scarborough dans son ensemble.

Remarque : "Logements privés" excluent les maisons de chambres, les foyers, les maisons de retraite, etc. qui sont considérés comme des "logements collectifs"

Source : Recensements de 1981 et de 1986.

Besoin de logements (Tableau 4)

Il y a deux définitions fondamentales du besoin de logement que reconnaissent le gouvernement fédéral et celui de l'Ontario qui sont incorporées dans leur modèle mixte d'affectations pour le logement à but non lucratif. A l'échelon fédéral, on parle de "besoins impérieux", tandis qu'à l'echelon provincial, on parle de "listes d'attente pour le logement à loyer proportionné au revenu". Dans les deux cas, les définitions touchent les ménages qui ont des difficultés de logement.

Ainsi, dans la définition utilisée pour obtenir les données sur les besoins impérieux de 1981, on considérait les ménages ayant des besoins impérieux comme ceux dont le revenu était inférieur au plafond de revenu déterminant les besoins impérieux établi pour le secteur de planification défini et connaissant en outre un ou plusieurs des problèmes de logement suivants : coût de logement excessif (représentant plus de 30 p. 100 du revenu brut du ménage); surpeuplement (plus d'une personne par pièce); ou logement inadéquat (habitation reconnue comme ayant besoin de grandes réparations). En Ontario, les données sur les besoins impérieux utilisées pour les plans mixtes fédéraux-provinciaux n'intéressent que les ménages locataires.

D'après les données sur les besoins impérieux tirées du recensement de 1981 pour la RMR de Toronto et les listes d'attente provinciales pour les logements à loyer proportionné au revenu (LPR) de mars 1988, les besoins de logement se résument comme suit :

- La RMR de Toronto comptait 112 125 ménages éprouvant des besoins impérieux, soit 44,4 p. 100 de tous les ménages à besoins impérieux de l'Ontario.

- Dans la RMR de Toronto, la liste d'attente pour les logements à loyer proportionné au revenu comptait 21 013 ménages, correspondant à 50,4 p. 100 de tous les ménages figurant sur des listes d'attente pour des logements à LPR en Ontario.

o Metro Toronto comme telle comptait 15 195 ménages en attente de logement à LPR, ce qui correspondait à 72,3 p. 100 de tous les ménages en attente d'un logement à LPR dans la RMR de Toronto et 36,4 p. 100 de tous les ménages en attente en Ontario.

On a pu en conclure sans se tromper qu'il existe un grave besoin de logements subventionnés dans la RMR de Toronto et surtout dans Metro Toronto.

Afin de déterminer le nombre de ménages du secteur riverain éprouvant des besoins impérieux, il faudrait faire un ensemble spécial de calculs à partir des données de recensement. Même si l'on ne possède pas de données sur les besoins impérieux et les listes d'attente pour les municipalités qui constituent Metro Toronto ou pour les secteurs riverains de cette municipalité, on peut faire certaines déductions à partir des données de recensement portant sur le revenu des ménages, la fréquence des revenus peu élevés, les problèmes de logement abordable et le surpeuplement.

Tableau 4: Besoin impérieux de logements et liste d'attente pour des logements à loyer proportionné au revenu (LPR) selon le type de clients et le nombre de ménages

Secteur géographique	Familles				Personnes âgées de plus de 60 ans				Célibataires âgés de moins de 60 ans				Total - Tous les types de clients			
	Besoin impérieux		Liste d'attente		Besoin impérieux		Liste d'attente		Besoin impérieux		Liste d'attente		Besoin impérieux		Liste d'attente	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
ONTARIO	95 250	100,0	28 729	100,0	71 130	100,0	12 963	100,0	85 955	100,0	..	..	252 335	100,0	41 692*	100,0*
RMR DE TORONTO	41 505	43,6	14 391	50,1	28 570	40,2	6 622	50,0	42 050	48,9	..	..	112 125	44,4	21 013*	50,4*
METRO TORONTO	..	..	10 107	35,2	..	..	5 088	39,3	..	..	..	..	..	..	15 195*	36,4*

.. Nombre indisponible

- La RMR de Toronto compte 44,4 p. 100 de tous les locataires ayant un besoin impérieux de logement en Ontario.
- La RMR de Toronto compte 50,4 p. 100 de tous les ménages de l'Ontario inscrits sur une liste d'attente pour un logement à LPR.
- Metro Toronto regroupe 36,4 p. 100 de tous les ménages de l'Ontario inscrits sur une liste d'attente pour un logement à LPR et 72,3 p. 100 de toutes les personnes inscrites sur une telle liste d'attente dans la RMR de Toronto.

Remarque : Les données sur le "besoin impérieux" au recensement de 1981 sont celles qui portent sur les ménages ayant un besoin impérieux de logement, c'est-à-dire les ménages dont le revenu est inférieur au plafond de revenu déterminant les besoins impérieux établi pour la région de planification précisée et connaissant un ou plusieurs des problèmes de logement suivants : logement abordable (ménage qui consacre plus de 30 p. 100 de son revenu au logement), surpeuplement (plus d'une personne par pièce) ou logement inadéquat (habitation reconnue comme ayant besoin de grosses réparations).

Les données au sujet des personnes inscrites sur la "liste d'attente" à la fin de mars 1988 sont tirées des dossiers provinciaux CHUMS modifiés de façon à inclure les personnes inscrites sur les listes d'attente municipales pour les logements à LPR subventionnés. Elles n'incluent pas les personnes inscrites sur les listes d'attente pour des logements à LPR coopératifs et privés à but non lucratif.

On ne dispose pas de données équivalentes sur les personnes à besoins impérieux et inscrites sur les listes d'attente pour le secteur riverain.

* Les données sur les célibataires âgés de moins de 60 ans inscrits sur des listes d'attente pour des logements à LPR ne sont pas disponibles et sont par conséquent exclues.

Source : SCHL et ministère du Logement de l'Ontario.

Revenu du ménage et fréquence d'un revenu peu élevé (Tableau 5)

Le revenu du ménage est défini comme étant le revenu monétaire annuel combiné de tous les membres du ménage, comprenant les conjoints et les enfants âgés d'au moins 15 ans, obtenu d'un emploi à temps plein ou à temps partiel. Les revenus moyens des ménages qui figurent au Tableau 5 peuvent sembler élevés, mais il ne faut pas oublier que le revenu d'emploi moyen des résidents du secteur riverain de Metro Toronto qui étaient employés en 1985 était de 20 941 $.

Revenu du ménage

Le revenu moyen des ménages était plus faible dans les collectivités riveraines de Metro Toronto que dans l'ensemble de celle-ci.

Sauf à Scarborough, qui constitue une exception notoire, le revenu moyen du ménage était plus faible dans le secteur riverain de chacune des municipalités que dans l'ensemble de celles-ci.

Ainsi, même si les résidents de la ville d'Etobicoke enregistraient le revenu moyen le plus élevé de toutes les villes riveraines, la communauté riveraine d'Etobicoke avait un revenu moyen de 27 p. 100 inférieur à celui de l'ensemble de la ville (32 343 $ pour le secteur riverain, contre 44 058 $ pour la ville), ce qui constituait le revenu moyen du ménage le plus bas de tous les secteurs riverains de Metro Toronto.

Fréquence du revenu peu élevé

Dans Metro Toronto, 13 p. 100 de toutes les familles économiques (voir la définition à l'Annexe 2) et 34 p. 100 - c'est-à-dire une sur trois - de toutes les personnes seules répondaient à la définition de ménage à faible revenu de Statistique Canada.

Malgré l'absence de données sur la fréquence du revenu peu élevé dans les collectivités riveraines, il semble raisonna-

ble de déduire que la fréquence d'un revenu faible était plus grande dans les secteurs riverains que dans l'ensemble de l'agglomération, compte tenu du fait que le revenu moyen d'un ménage privé était inférieur dans la région riveraine de Metro que dans l'ensemble de Metro Toronto.

Nous en concluons donc d'une manière générale que les revenus dans les collectivités riveraines d'Etobicoke et de Toronto sont plus faibles que dans chacune de ces villes prise dans son ensemble, mais que ce n'est pas le cas à Scarborough. Cette différence est liée en partie au parc immobilier et au fait qu'il faut des revenus supérieurs pour accéder à celui-ci. Comme nous l'avons signalé, le parc immobilier du secteur riverain de Scarborough est constitué surtout de maisons individuelles relativement plus récentes (construites après 1960), tandis que celui des secteurs riverains d'Etobicoke et de Toronto est composé principalement de logements plus vieux et comprend une proportion appréciable d'immeubles d'appartements.

Tableau 5: Revenu du ménage et fréquence d'un revenu peu élevé

Région géographique	Revenu moyen d'un ménage privé	Fréquence d'un revenu peu élevé (%)		
		Toutes les familles économiques	Toutes les personnes seules	Total
SECTEUR RIVERAIN DE METRO TORONTO	40 493 $ 38 017 $	13,1 ..	33,8 ..	16,4 ..
SECTEUR RIVERAIN DE LA VILLE D'ETOBICOKE	44 058 $ 32 343 $	9,6 ..	28,9 ..	12,0 ..
SECTEUR RIVERAIN DE LA VILLE DE TORONTO	39 118 $ 34 410 $	16,5 ..	35,2 ..	21,5 ..
SECTEUR RIVERAIN DE LA VILLE DE SCARBOROUGH	41 010 $ 43 274 $	11,7 ..	35,3 ..	13,5 ..

.. nombre indisponible

- Le revenu moyen du ménage est plus faible dans le secteur riverain de Metro Toronto que dans l'ensemble de celle-ci et, sauf à Scarborough, le revenu moyen du ménage était inférieur dans le secteur riverain de chacune des municipalités.

- La ville d'Etobicoke a enregistré le revenu moyen le plus élevé, mais, dans son secteur riverain, le revenu moyen était de 27 p. 100 inférieur, de sorte qu'il était le revenu moyen du ménage le plus faible de toutes les région riveraines de Metro Toronto.

- À l'intérieur de Metro Toronto, 13 p. 100 de toutes les familles économiques et 34 p. 100 de toutes les personnes seules (une sur trois) répondaient à la définition de ménage à faible revenu de Statistique Canada.

- Bien qu'on ne dispose pas de données sur la fréquence des ménages à faible revenu dans le secteur riverain, il est raisonnable de s'attendre à une fréquence élevée de ménages à faible revenu dans ce secteur, étant donné que le revenu moyen du ménage privé était inférieur pour l'ensemble du secteur riverain.

Source : Recensement de 1986.

Problèmes de logement trop cher et de surpeuplement (Tableau 6)

Dans le contexte de la présente analyse, on considère qu'il existe un problème de logement trop cher lorsque des ménages privés doivent consacrer 30 p. 100 ou plus de leur revenu à leur loyer brut ou à des paiements importants comme des versements hypothécaires.

Les données sur le caractère abordable des logements établies par municipalité pour Metro Toronto et les trois villes riveraines portent sur les ménages unifamiliaux sans personne supplémentaire. C'est donc dire qu'elles ne donnent qu'une idée incomplète de la situation puisque sont exclus les ménages non familiaux, qui représentent le type de ménages qui croissent le plus rapidement et qui représentent environ 45 p. 100 des ménages locataires.

Par contre, les données sur le caractère abordable des logements tenues pour chaque secteur riverain portent sur tous les ménages privés et donnent donc une bien meilleure idée des problèmes de logement trop cher.

Metro Toronto et municipalités riveraines

Les problèmes de logement trop cher pour les ménages unifamiliaux de Metro touchent surtout les locataires, à 11,5 p. 100, plutôt que les propriétaires, à 8,5 p. 100. Des trois villes riveraines, les problèmes de logement trop cher pour les ménages unifamiliaux étaient proportionnellement les plus marqués pour les locataires de la ville de Scarborough, où la proportion atteignait 14,5 p. 100.

Secteur riverain de Metro Toronto

Les problèmes de logement trop cher pour tous les ménages privés du secteur riverain de Metro étaient plus de deux fois plus marqués pour les locataires (32,8 p. 100) que pour les propriétaires (14,5 p. 100).

Toutefois, dans le secteur riverain, les graves problèmes de logement trop cher étaient presque trois fois plus graves pour les locataires que pour les propriétaires. En ce qui concerne les graves problèmes de logement trop cher, qu'éprouvent les ménages qui consacrent 40 p. 100 ou plus de leur revenu brut au loyer ou à des paiements majeurs, ils touchaient 20,8 p. 100 des ménages locataires, contre 7,6 p. 100 des ménages propriétaires.

Les problèmes de logement trop cher, tant pour les propriétaires que pour les locataires, étaient proportionnellement plus marqués dans le secteur riverain de la ville de Toronto, suivi des secteur riverains d'Etobicoke et de Scarborough.

Bref, dans le secteur riverain de Metro Toronto, tout près d'un ménage locataire sur trois (32,8 p. 100) connaissait un problème de logement trop cher, contre un ménage propriétaire sur sept (14,5 p. 100).

Pour la présente analyse, les logements surpeuplés sont définis comme étant les logements où il y a 1,1 personne ou plus par pièce, sans compter les salles de bain mais comprenant les cuisines. Il s'agit là d'une définition restreinte qui ne s'applique qu'aux pires cas de surpeuplement. Cela voudrait dire qu'un logement d'une chambre à coucher (chambre à coucher, salle de bain, vivoir, salle à manger et cuisine) où vivent quatre personnes ne serait pas considéré comme surpeuple.

Le surpeuplement selon le type d'habitation variait sensiblement d'un voisinage riverain à un autre dans Metro Toronto.

Ce problème était le plus grave dans les voisinages du secteur riverain de la ville de Toronto et notamment dans les immeubles d'appartements de cinq étages ou plus, puisque 10,2 p. 100 des logements étaient considérés comme surpeuplés; cela était suivi des autres types d'habitations, principalement des immeubles d'appartements de cinq étages ou moins dans le secteur riverain d'Etobicoke, où 6,1 p. 100 des logements étaient considérés comme surpeuplés.

Tableau 6: Problèmes de logement trop cher et de surpeuplement

Région géographique	Ménages privés* dont le loyer brut ou le paiement majeur représente au moins 30 % du revenu du ménage				Surpeuplement - Habitation où il y a 1,1 personne ou plus par pièce					
	Locataires		Propriétaires		Logements individuels		Appartements d'au moins 5 étages		Tous les autres	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
SECTEUR RIVERAIN DE METRO TORONTO	46 450 10 760	11,5 32,8	34 995 4 745	8,5 14,5	.. 185	.. 0,7	.. 1 155	.. 6,3	.. 750	.. 3,7
SECTEUR RIVERAIN DE LA VILLE D'ETOBICOKE	5 120 2 600	11,3 30,6	4 455 1 100	6,8 17,2	.. 65	.. 1,2	.. 20	.. 0,7	.. 400	.. 6,1
SECTEUR RIVERAIN DE LA VILLE DE TORONTO	14 135 5 180	9,2 36,2	8 765 1 170	8,8 18,6	.. 50	.. 0,9	.. 855	.. 10,2	.. 280	.. 3,1
SECTEUR RIVERAIN DE LA VILLE DE SCARBOROUGH	8 790 2 980	14,5 29,7	9 560 2 475	9,6 12,3	.. 90	.. 0,5	.. 280	.. 4,0	.. 70	.. 1,5

.. nombre indisponible

- La proportion de ménages locataires ayant des problèmes de logement trop cher dans les voisinages du secteur riverain de Metro Toronto (32,8 p. 100) est presque le double de celle des propriétaires qui connaissent des problèmes de logement trop cher (14,5 p. 100).

- Les problèmes de logement trop cher tant pour les propriétaires que pour les locataires sont les plus marqués dans les voisinages riverains de la ville de Toronto, suivis des secteurs riverains d'Etobicoke et de Scarborough.

- Le surpeuplement, selon le type d'habitation, varie sensiblement selon le voisinage riverain de Metro Toronto.

- Le surpeuplement constitue un problème surtout dans les immeubles d'appartements d'au moins cinq étages dans le secteur riverain de la ville de Toronto (10,2 p. 100 d'habitations surpeuplées), suivis des autres types d'habitations (surtout des immeubles d'appartements peu élevés) dans les voisinages du secteur riverain Etobicoke (6,1 p. 100 d'habitations surpeuplées).

Remarque : * Les données sur le caractère abordable des logements portent sur les ménages unifamiliaux sans personne supplémentaire tandis que ces mêmes données pour chaque secteur riverain portent sur tous les ménages privés. Cela veut dire qu'on ne peut, sous ce rapport, comparer directement les données du niveau municipal à celles qui portent sur les secteurs riverains.

Source : Recensement de 1986.

Les cas de surpeuplement dans les logements individuels non attenants étaient généralement très peu nombreux dans tous les secteurs, ce qui indique que les personnes dont le revenu est supérieur tendent à acheter des habitations plus spacieuses, qu'elles partagent avec moins de personnes.

Achèvements et mises en chantier de maisons en rangées et d'immeubles d'habitation (Figures 1, 2 et 3)

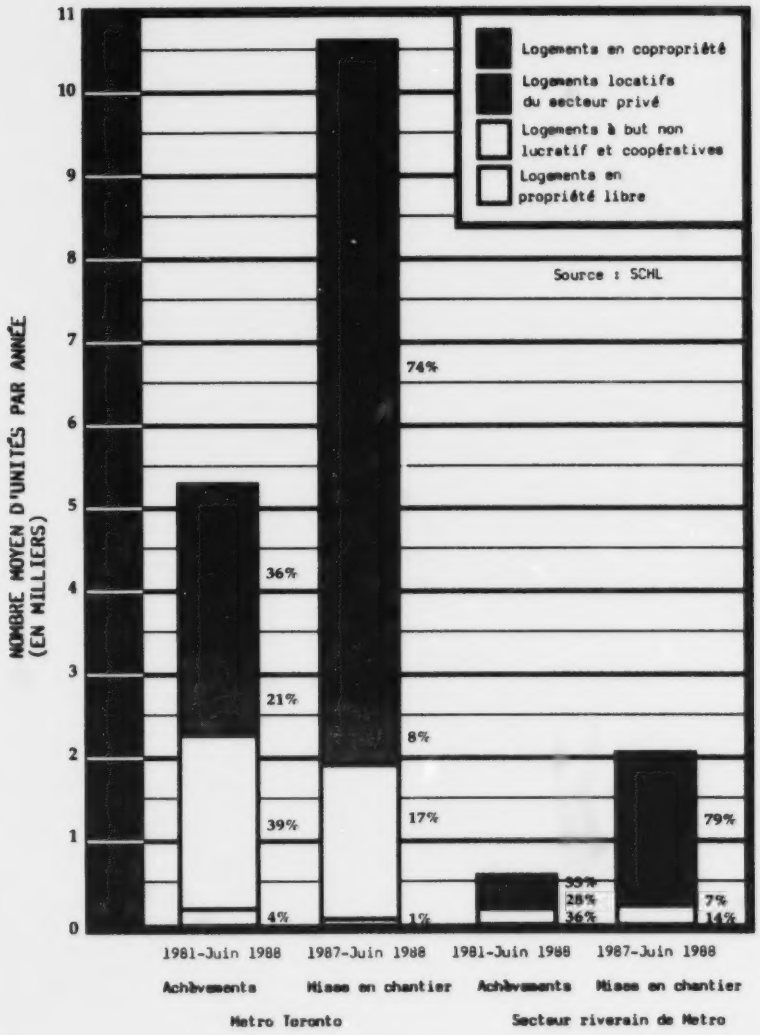
Nous mettons l'accent, dans cette partie, sur la construction de nouvelles maisons en rangées et de nouveaux immeubles d'habitation. Nous n'avons pas inclus les maisons individuelles et jumelées parce que la Société canadienne d'hypothèques et de logement (SCHL) ne pouvait pas ventiler cette activité pour les secteurs riverains visés.

Au moment de rédiger le présent document, les données les plus récentes pour Metro Toronto et son secteur riverain allaient jusqu'en juin 1988. On peut voir à la Figure 1 le nombre annuel moyen d'achèvements de logements au cours de la période de sept ans et demi allant de janvier 1981 à juin 1988 ainsi que le nombre annuel moyen de mises en chantier pour la période d'une année et demie allant de 1987 à juin 1988.

Les achèvements de logements présentés à la Figure 1 traduisent le passé, c'est-à-dire ce qui a déjà été construit au cours de la période de sept ans et demi. Par contre, les mises en chantier indiquées à cette figure reflètent la situation actuelle, c'est-à-dire les logements mis en chantier depuis un an et demi qui sont encore en voie de construction ou qui ont récemment été achevés.

Figure 1

Achèvements et mises en chantier de maisons en rangées et d'immeubles d'habitation



o La moyenne annuelle d'achèvements pour la période 1981 - juin 1988 est un miroir du passé (ce qui a été construit).

o La moyenne annuelle des mises en chantier pour la période 1987 - juin 1988 est un miroir du présent (ce qui vient d'être mis en chantier ou est en voie de construction, ou ce qui a été achevé recemment).

La Figure 1 présente un contraste frappant entre le passé et le présent.

En ce qui concerne Metro Toronto :

- Le nombre annuel de mises en chantier récentes est le double de celui des achèvements (10 653 unités mises en chantier contre une moyenne de 5 309 unités achevées par année.)

- La différence est attribuable entièrement aux mises en chantier de logements en copropriété, qui représentent 74 p. 100 des mises en chantier récentes, contre 36 p. 100 des logements achevés.

- Alors que, par le passé, le nombre annuel moyen de logements en copropriété achevés s'établissait à environ 1 900, le nombre de ces logements en copropriété mis en chantier récemment est quatre fois plus élevé, soit environ 7 900 unités par année.

- Ces logements sont destinés presque exclusivement au groupe cible de personnes ayant un mode de vie "adulte".

- Dans la ville de Toronto, les logements en copropriété mis en chantier consistent surtout en des studios et des appartements d'une chambre à coucher tandis que dans les autres secteurs de l'agglomération torontoise, ils consistent en unités d'une et de deux chambres à coucher.

- La croissance phénoménale des mises en chantier de logements en copropriété se fait en partie aux dépens des logements locatifs du secteur privé. Malgré la croissance explosive de la construction nouvelle, les mises en chantier récentes de logements locatifs se sont établies à une moyenne de 800 unités par année, contre 1 100 unités par année pour les logements locatifs achevés.

- Environ 40 p. 100 des mises en chantier récentes de logements locatifs du secteur privé ont bénéficié d'une aide financière accordée en vertu de divers programmes gouvernementaux d'aide au logement locatif.

o Environ 25 p. 100 des mises en chantier récentes de logements locatifs du secteur privé visent exclusivement les personnes âgées ayant besoin de soins.

o Malgré sa baisse relative, puisqu'elle est passée de 39 p. 100 des achèvements à 17 p. 100 des mises en chantier récentes, l'activité dans le secteur du logement à but non lucratif et des coopératives de logement est demeurée passablement constante, la moyenne pour les achèvements étant de l'ordre de 2 000 unités par année et, pour les mises en chantier récentes, de 1 800 unités.

En ce qui concerne le secteur riverain de Metro Toronto :

o La différence entre les achèvements passés et les mises en chantier récentes dans le secteur riverain est plus marquée que dans l'ensemble de Metro Toronto.

o Les mises en chantier récentes dans le secteur riverain de Metro sont trois fois plus élevées que le nombre moyen d'achèvements (2 112 unités mises en chantier par année contre 634 unités achevées).

o Bien que cette hausse soit attribuable uniquement aux mises en chantier de logements en copropriété, comme c'est le cas pour l'ensemble de l'agglomération torontoise, le nombre moyen de logements en copropriété mis en chantier dans le secteur riverain est huit fois plus élevé que le nombre de ces logements en copropriété achevés par le passé (1 672 logements en copropriété mis en chantier par année contre 209 unités achevées par année).

Bref, l'essor actuel que connaît le secteur du logement est en voie de transformer de façon marquée le visage de Metro Toronto et de son secteur riverain. On note non seulement une augmentation appréciable du nombre d'unités mises en chantier, mais aussi une hausse marquée du volume et de la proportion de logements en copropriété en voie de construction.

Ces logements en copropriété sont destinés presque exclusivement à des adultes et consistent surtout en des appartements d'une chambre à coucher. La prédominance des logements plus petits représente non seulement une réaction à la

tendance démographique, à savoir la réduction de la taille des ménages, mais renforce et, en partie, provoque cette tendance. Ces logements, en raison de leur petite taille, tendent à empêcher une occupation future par des familles avec des enfants; cet obstacle et le fait que la plupart des ensembles visent un mode de vie adulte et exigent un revenu disponible élevé permettant d'accéder à la propriété tendent à réduire les choix qui s'offrent aux familles dans le parc des logements nouveaux.

Presque tous les logements en copropriété mis en chantier dans Metro Toronto sont "vendus d'avance", c'est-à-dire qu'ils sont vendus avant même que ne commencent les travaux de construction. Les acheteurs sont soit des propriétaires de bonne foi qui ont l'intention d'occuper leur logement soit des investisseurs ou des spéculateurs qui envisagent de revendre leurs logements ou de les louer jusqu'à ce que la valeur de ceux-ci augmente appréciablement.

On estime que le groupe des investisseurs et des spéculateurs correspond à 30 à 40 p. 100 des ventes de nouveaux logements en copropriété dans Metro Toronto. Compte tenu des hausses appréciables du prix des logements dans Metro Toronto, y compris une hausse de 28 p. 100 enregistrée entre octobre 1987 et octobre 1988, il se peut fort bien que le groupe des investisseurs et des spéculateurs soit le moteur du marché des petits logements. Ceux-ci, dont le prix unitaire tend à être inférieur, offrent aux lotisseurs un plus vaste marché d'acheteurs éventuels.

Un prix unitaire inférieur signifie un versement initial plus bas pour l'investisseur ou le spéculateur, qui peut ainsi répartir son investissement entre plusieurs ensembles en achetant un portefeuille de logements au cours d'une période. Toutefois, ces petits logements offrent une moins grande souplesse aux résidents futurs surtout au fur et à mesure qu'évolue la composition du ménage. De plus, les copropriétés appartenant à des investisseurs n'offrent guère de sécurité d'occupation aux locataires étant donné que les logements peuvent être vendus à n'importe quel moment.

Dans un régime d'augmentation rapide de prix, on peut s'attendre à ce que la portion du marché du logement de l'agglomération torontoise et du sous-marché du secteur riverain correspondant aux habitations en copropriété

demeure très forte et que l'activité sur le marché privé des logements locatifs demeure relativement faible. Il y a quatre facteurs qui sous-tendent ces perspectives :

1. En période d'augmentation rapide des prix, l'aménagement d'immeubles en copropriété offre aux lotisseurs un taux de rendement plus élevé que les logements locatifs, et, dans la plupart des cas où il y a concurrence pour l'utilisation du sol, les promoteurs de projets d'aménagement d'immeubles de ce genre peuvent faire des propositions plus avantageuses que les promoteurs de projets d'aménagement de logements locatifs.

2. L'aménagement d'immeubles en copropriété assure un roulement plus rapide du capital investi (la plupart des ensembles sont entièrement enregistrés et confiés à un conseil d'administration des logements en copropriété dans les deux ans qui suivent l'achèvement) comparativement à l'aménagement de logements locatifs, qui représente un investissement à long terme.

3. Le marché de la copropriété est un marché double (propriétaires et investisseurs) que le groupe des investisseurs a élargi de 30 à 40 p. 100.

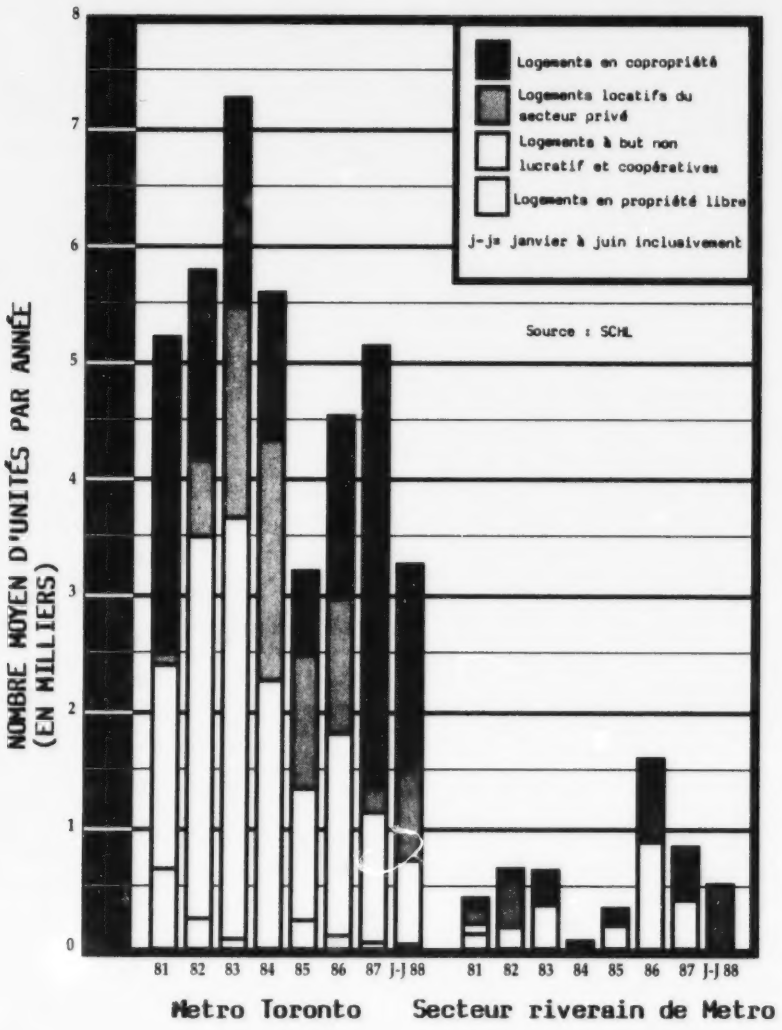
4. Le régime fiscal favorise actuellement les investisseurs.

On s'attend par conséquent à ce que les choix qui s'offrent aux familles et à ceux qui n'ont pas un revenu disponible élevé demeurent très limités dans les voisinages du secteur riverain et dans Metro Toronto en général. Il s'impose donc de mettre en oeuvre les modifications de politique recommandées dans le présent rapport.

On peut voir à la Figure 2 le nombre annuel d'achèvements de maisons en rangée et d'immeubles d'habitation de 1981 à 1987 et de janvier à juin 1988 inclusivement. L'achèvement d'un nouvel ensemble d'habitation prend ordinairement de six à 18 mois, compte tenu du genre d'ensemble (maisons en rangée ou immeuble d'habitation) et du nombre d'unités. C'est donc dire que les achèvements d'habitations traduisent des décisions d'investissement prises plusieurs années auparavant.

Figure 2

Nombre annuel d'achèvements de maisons en rangées et d'immeubles d'habitation 1981-1987 et janvier à juin 1988



En ce qui concerne Metro Toronto :

- Le nombre et la proportion élevés d'achèvements d'habitations subventionnées de 1982 à 1984 réflètent des prix modérés pour les terrains, notamment dans les groupements parcellaires d'initiative publique Malvern, Frankel/Lambert et St. Lawrence, ainsi que la politique fédérale qui visait l'accroissement de la production de logements subventionnés au cours de la récession de 1980 à 1982. À cette époque, la province ne s'occupait pas activement de financer des projets de construction de logements subventionnés.

- En 1983-84, le Régime canadien de construction de logements locatifs, l'achèvement du programme des IRLM et les travaux d'aménagement privés dans des groupements parcellaires publics ou des terrains adjacents ont incité le secteur privé à construire des logements locatifs.

En ce qui concerne le secteur riverain de Metro Toronto, les logements achevés étaient concentrés dans les secteurs géographiques suivants :

- Les habitations subventionnées, les logements locatifs du secteur privé et les logements en copropriété étaient concentrés, en 1981-1983, surtout dans le voisinage St. Lawrence.

- De 1986 à 1988, les achèvements ont traduit l'aménagement important d'unités en copropriété sur des terrains de la Harbourfront Corporation ainsi que la construction d'habitations subventionnées dans le voisinage Bathurst Quay du secteur Harbourfront.

On peut voir à la Figure 3 les mises en chantier récentes de maisons en rangée et d'immeubles d'habitation. Nous avons inclus les données pour 1986 pour montrer l'augmentation soudaine des mises en chantier de logements qui a commencé en 1987 et la hausse marquée des mises en chantier d'unités en copropriété enregistrée en 1987-1988.

En ce qui concerne Metro Toronto :

- En 1987, 9 613 unités d'habitation ont été mises en chantier, soit presque deux fois le nombre enregistré en 1986 de 4 867 logements.

- Les mises en chantier, au cours du premier semestre de 1988, ont dépassé le total pour toute l'année 1986.

- Les mises en chantier d'unités en copropriété ont augmenté de façon spectaculaire : au cours du premier semestre de 1988, on en dénombrait une fois et demie plus que pour toute l'année 1986, tandis que les mises en chantier de logements locatifs privés ont constamment diminué.

En ce qui concerne le secteur riverain de Metro Toronto :

- Les mises en chantier de logements au cours du premier semestre de 1988 ont dépassé le double du nombre enregistré pour l'ensemble de l'année 1986.

- Malgré un ralentissement de l'activité dans le secteur privé du logement locatif, les mises en chantier de logements en copropriété au cours du premier semestre de 1988 ont été égales à une fois et demie celles enregistrées pour l'ensemble de 1987 et cinq fois et demie le total des mises en chantier de logements en copropriété enregistrées en 1986.

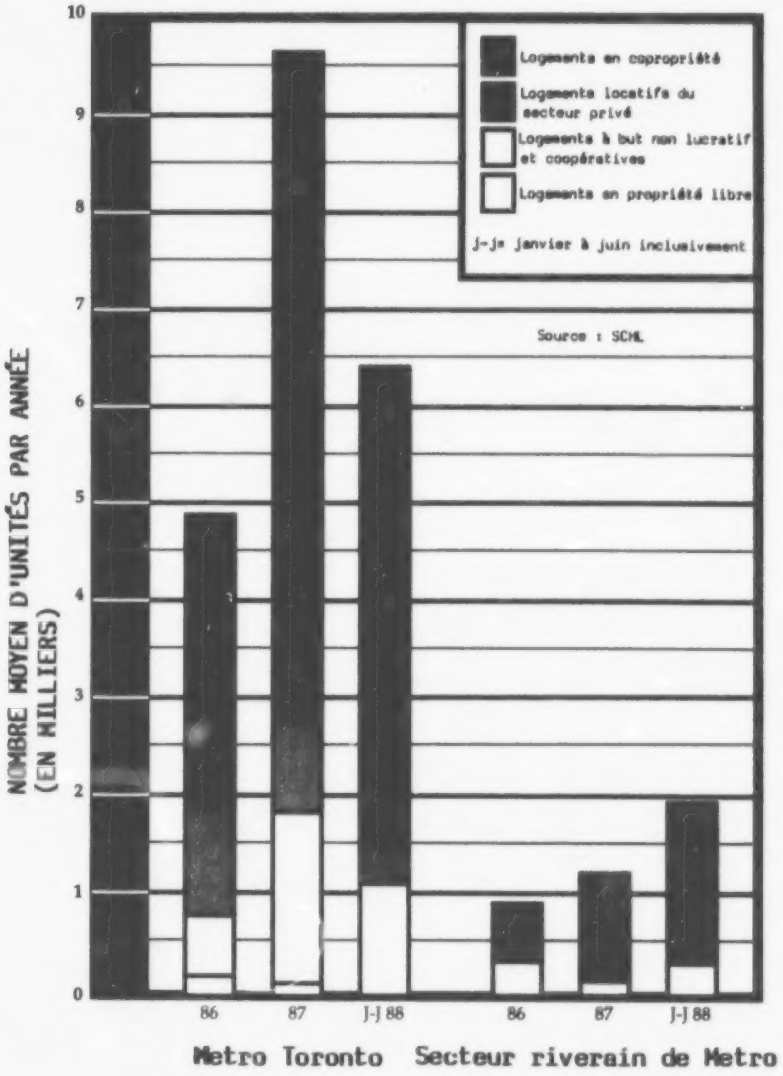
- En 1987 et au cours du premier semestre de 1988, les mises en chantier d'unités en copropriété dans le secteur riverain de l'agglomération torontoise ont été concentrées près du secteur Central Bayfront de Toronto (1 383 logements) et du boulevard Lakeshore à Etobicoke (564 logements).

Taux d'inoccupation, loyers moyens et hausses de loyers au cours d'une période de 12 mois (Tableau 7)

On peut voir au Tableau 7 les taux d'inoccupation récents et actuels sur le marché privé dans la RMR de Toronto, Metro Toronto et les trois villes riveraines, ainsi que les loyers

Figure 3

Mises en chantier annuelles de maisons en rangées et d'immeubles d'habitation 1986-1987 et janvier à juin 1988



moyens actuels et les hausses de loyer au cours d'une période de 12 mois. Les données pour les secteurs riverains étaient inconnues.

Taux d'inoccupation

Les taux d'inoccupation dans la RMR de Toronto ont été les plus bas parmi les 25 RMR du Canada depuis avril 1986. En octobre 1988, le taux était de 0,2 p. 100, c'est-à-dire que sur 1 000 appartements, seulement deux étaient libres et pouvaient être occupés immédiatement.

Les taux d'inoccupation ont baissé depuis avril 1983, date à laquelle ils atteignaient un sommet de 1,2 p. 100, et cette baisse constitue un miroir inverse de la croissance économique de la région de Toronto qui a suivi la récession. La croissance soutenue de l'emploi a continué d'attirer des immigrants de l'étranger, des Canadiens d'autres provinces et même d'autres régions de l'Ontario et a abouti à la formation de nouveaux ménages à l'intérieur de la RMR. Parallèlement, la pénurie de nouveaux logements locatifs et les hausses rapides du prix des maisons achetables ont grandement limité les possibilités s'offrant aux ménages locataires.

Moyenne des loyers et des hausses de loyer

Les loyers moyens indiqués à la Figure 1 s'appliquent aux logements tant occupés qu'inoccupés, indépendamment de l'âge de ceux-ci. Toutefois, les loyers varient appréciablement selon la qualité et l'âge du parc des immeubles d'habitation. Signalons par exemple que les immeubles plus récents tendent à avoir des caractéristiques "luxueuses" et des installations complètes dont il est tenu compte dans les loyers. De plus, d'après le programme de contrôle des loyers, les immeubles construits après 1975 sont traités différemment et donnent droit à des taux d'augmentation des loyers plus élevés en raison des dispositions sur la perte du projet de loi 51, adopté en janvier 1987.

La Figure 1 ne présente pas séparément les loyers moyens pour les logements inoccupés. Dans la RMR de Toronto, les loyers pour les logements inoccupés étaient en moyenne

Tableau 7: Taux d'inoccupation, loyers moyens et hausses des loyers au cours d'une période de 12 mois (Immeubles d'habitation d'initiative privée de six appartements ou plus)

Secteur géographique	Taux d'inoccupation (%)				Octobre 1988 Loyer moyens ($)				Hausse des loyers au cours d'une période de 12 mois (%)			
	1987 Avril	Oct.	1988 Avril	Oct.	Studio	1 ch	2 ch	3 ch	Studio	1 ch	2 ch	3 ch
RMR DE TORONTO	0,1	0,1	0,2	0,2	409	493	596	738	6,8	4,3	4,5	5,7
METRO TORONTO	..	0,1	0,2	0,1	411	489	586	734	6,8	4,1	3,8	4,4
ETOBICOKE	0,0	0,2	0,1	0,1	337	438	562	727	5,0	1,4	2,5	4,1
TORONTO	0,3	0,2	0,3	0,3	419	527	692	1 083	6,4	5,1	5,1	0,6
SCARBOROUGH	0,0	0,0	0,0	0,1	455	491	577	694	15,4	3,9	3,9	5,0

.. nombre indisponible

- La RMR de Toronto enregistre le taux d'inoccupation le plus faible parmi les grands centres urbains du Canada depuis avril 1986.
- Les taux d'inoccupation dans la RMR de Toronto ont suivi une courbe descendante depuis avril 1983 alors qu'ils atteignaient 1,2 p. 100 et ils constituent un miroir inverse de la croissance économique soutenue que connaît Toronto depuis la récession. La croissance de l'emploi continue d'attirer des nombres appréciables de migrants intérieurs et de susciter la formation de nouveaux ménages; la pénurie de logements locatifs nouveaux et les hausses rapides du prix des maisons achetables limitent grandement les choix qui s'offrent aux locataires.
- Le tableau donne les loyers pour les logements occupés et inoccupés, indépendamment de leur date de construction. Les loyers des logements inoccupés dans la RMR de Toronto étaient en moyenne de 48,4 p. 100 supérieurs à ceux indiqués, cette différence allant de 17,8 p. 100 pour des studios inoccupés à 76,7 p. 100 pour des logements inoccupés de deux chambres à coucher.
- Cela signifie qu'il est de plus en plus difficile de trouver un logement non seulement convenable mais aussi abordable.
- Les hausses de loyer ont été restreintes en raison de l'arriéré des demandes de hausse devant faire l'objet d'un examen. En novembre 1988, l'arriéré de demandes correspondait à environ 25 p. 100 de tous les logements assujettis au contrôle des loyers dans la province. Les hausses de loyers accordées pour les 80 000 logements examinés entre septembre 1987 et novembre 1988 ont été en moyenne 11,4 p. 100.

Source : SCHL et ministère du Logement de l'Ontario.

48,4 p. 100 plus élevés que les loyers moyens pour tous les logements, cette moyenne reflétant une gamme allant de 17,8 p. 100 pour les studios à 76,7 p. 100 pour les logements de deux chambres à coucher. On observe une tendance semblable dans Metro Toronto, la gamme étant toutefois plus vaste puisque les loyers pour les logements inoccupés dans l'agglomération torontoise étaient 50,8 p. 100 plus élevés que les loyers moyens pour tous les logements de l'agglomération, cette moyenne correspondant à une gamme allant de 19,2 p. 100 pour les studios à 83,4 p. 100 pour les logements de deux chambres à coucher.

Cela veut dire qu'il est de plus en plus difficile de trouver un logement locatif non seulement acceptable mais aussi abordable parmi les logements inoccupés dont le nombre est limité. Cela vaut notamment pour les ménages locataires qui cherchent un nouveau logement locatif à cause d'un changement soit dans la taille du ménage soit dans le lieu d'emploi. Il en va de même pour les nouveaux ménages.

La hausse moyenne des loyers pour une période de 12 mois, bien qu'elle soit légèrement supérieure au seuil de 4,7 p. 100 fixé par la province en 1988, a été restreinte en raison de l'arriéré des demandes de hausse de loyer à examiner. En novembre 1988, cet arriéré de demandes correspondait à environ 25 p. 100 de tous les logements assujettis au contrôle des loyers en Ontario. Les hausses de loyer accordées pour les 80 000 logements examinés de septembre 1987 à novembre 1988 ont été en moyenne de 11,4 p. 100.

Points saillants

Voici les points saillants de notre analyse de la population et du parc de logement actuels dans le secteur riverain de Metro Toronto.

- De 1981 à 1986, la population du secteur riverain de Metro Toronto a crû presque deux fois plus rapidement que la population totale de l'agglomération torontoise (4,8 p. 100 contre 2,6 p. 100). C'est le secteur riverain de la ville de Toronto, qui a enregistré la hausse la plus marquée, soit 10,8 p. 100.

- En 1986, l'ensemble du secteur riverain de Metro Toronto comptait des proportions égales de ménages propriétaires et de ménages locataires.

- Il existe un grave besoin de logements subventionnés dans la RMR de Toronto et surtout dans Metro Toronto.

- En 1986, les collectivités du secteur riverain de Metro Toronto enregistraient un revenu moyen par ménage inférieur à celui de l'ensemble de l'agglomération torontoise et, dans celle-ci, 13 p. 100 de toutes les familles économiques et 34 p. 100 (une sur trois) de toutes les personnes seules correspondaient à la définition de ménage à faible revenu de Statistique Canada.

- Dans le secteur riverain de Metro Toronto, près d'un ménage locataire sur trois (32,8 p. 100) consacrait au moins 30 p. 100 du revenu du ménage au loyer, tandis qu'un ménage locataire sur cinq (20,8 p. 100) connaissait de graves problèmes de logement trop cher et consacrait 40 p. 100 ou plus du revenu au loyer.

- Dans l'agglomération torontoise, les mises en chantier de logements en copropriété représentaient 74 p. 100 des mises en chantier récentes de maisons en rangée et d'immeubles d'habitation, contre 36 p. 100 des achèvements de logements. Le nombre réel de logements en copropriété mis en chantier était le quadruple du nombre d'achèvements. La croissance phénoménale des mises en chantier de logements en copropriété se fait en partie aux dépens du secteur privé du logement locatif.

- Dans le secteur riverain, les mises en chantier récentes de logements en copropriété sont huit fois plus élevées que le nombre de logements en copropriété achevés.

- Le volume et la proportion de la construction de logements en copropriété est en voie de transformer le visage de l'agglomération torontoise et de son secteur riverain, ces logements étant presque exclusivement destinés aux personnes qui mènent un mode de vie adulte et consistant surtout en des logements d'une chambre à coucher.

- Les taux d'inoccupation des appartements locatifs dans la RMR de Toronto ont été les plus faibles parmi les 25 RMR du Canada depuis avril 1986; en octobre 1988, le taux était de 0,2 p. 100 dans la RMR de Toronto et de 0,1 p. 100 dans Metro Toronto.

- Les taux d'inoccupation ont suivi une courbe à la baisse depuis avril 1983 alors qu'ils atteignaient un sommet de 1,2 p. 100. Cette chute des taux d'inoccupation constitue un miroir inverse de la croissance économique très soutenue de la région de Toronto.

- Les loyers pour les quelques logements inoccupés disponibles sont en moyenne 50,8 p. 100 plus élevés que les loyers moyens pour tous les logements. Cela veut dire qu'il est de plus en plus difficile de trouver un logement locatif non seulement convenable mais aussi abordable.

4. Politiques, initiatives et plans actuels

Dans ce chapitre, nous décrivons et nous analysons les politiques, plans et initiatives actuels des gouvernements, des organismes privés à but non lucratif et du secteur privé intéressés à l'aménagement de logements et de voisinages dans le secteur riverain.

Le secteur riverain y est examiné dans le contexte des politiques et des programmes généraux en matière d'utilisation du sol et de logement de chaque palier de gouvernement ainsi que par rapport aux plans et initiatives particuliers en matière de logement des secteurs public et privé. A l'heure actuelle, la question de savoir si les politiques de logement du gouvernement sont adéquates et utiles pour répondre à la grave pénurie de logements de Metro Toronto et régler les problèmes de logement abordable suscite un débat public considérable.

Nous ne tentons toutefois pas dans ce chapitre de proposer une solution aux problèmes généraux actuels de logement; nous cherchons plutôt à évaluer les plans et projets existants touchant le logement et les voisinages dans le secteur riverain. Nous y cernons aussi des possibilités supplémentaires tant de créer de nouveaux voisinages (offrant une possibilité de varier le logement) que de raffermir un grand nombre de voisinages existants dans le secteur riverain ou à proximité de celui-ci.

Ensemble, les plans, les initiatives et les possibilités proposées pourraient contribuer appréciablement à augmenter l'offre de logements et notamment de logements abordables, qui constitue l'objectif tant du gouvernement que du secteur privé et qui pourrait faire doubler la population du secteur riverain qui est actuellement de 170 000 habitants.

Mais ces seuls facteurs, bien qu'ils soient peut-être plus importants qu'on ne se l'imagine généralement, ne peuvent régler les problèmes de logement qui se posent dans Metro Toronto. Pour répondre aux besoins de l'agglomération, il faudra que les paliers supérieurs de gouvernement forgent des politiques et des stratégies de vaste portée en matière de logement, de concert avec les paliers inférieurs, et que

les coopératives et organismes de logement à but non lucratif et le secteur privé puissent continuer à fournir leur part respective de l'offre de logements.

Politiques, initiatives et plans fédéraux

Le gouvernement du Canada s'intéresse directement et depuis longtemps au secteur riverain de Metro Toronto, répondant parfois aux administrations locales et aux citoyens, comme il l'a fait en 1910 lorsqu'il a aidé à aménager le port de Toronto en faisant don de terrains et en établissant les Commissaires du havre de Toronto (Toronto Harbour Commissioners). C'est ce qu'il a fait également en 1930 lorsque, à la demande de Toronto, il a assumé la responsabilité d'aménager le Toronto Island Airport, par l'entremise des Commissaires.

À d'autres moments, le gouvernement fédéral est intervenu unilatéralement afin de protéger l'intérêt public dans le secteur riverain, comme ce fut le cas en 1972 lorsqu'il a exproprié et groupé des terres pour créer Harbourfront, et à nouveau en 1988, lorsqu'il a institué la Commission royale d'enquête sur l'avenir du secteur riverain de Toronto. Bref, l'attention et l'appui accordés par le gouvernement du Canada au secteur riverain ont évolué au fil des ans en fonction des besoins relativement à ce secteur des Torontois.

De nos jours, le gouvernement du Canada contribue de façon tant directe qu'indirecte au logement dans le secteur riverain, au développement et à l'évolution des voisinages de ce secteur. De plus, les politiques fédérales générales peuvent éventuellement exercer une influence à long terme sur la composition socio-économique de la population du secteur riverain et sur la qualité du milieu physique et naturel du logement et des voisinages de ce secteur.

Toutefois, dans un certain nombre de voisinages, l'exploitation d'installations fédérales qui appuient les buts d'un programme national crée des tensions réelles ou éventuelles entre d'une part les aspirations et les besoins locaux et d'autre part les opérations et les besoins régionaux et fedéraux. Ces tensions se manifestent le plus dans la

partie centrale du secteur riverain, à proximité de Harbourfront, au Toronto Island Airport et aux installations du port de Toronto, où est concentrée la propriété fédérale.

Les politiques du gouvernement fédéral qui ont la plus forte incidence sur les voisinages et le logement dans le secteur riverain sont celles qui ont trait au logement, à la gestion des terres fédérales, à l'environnement, à l'immigration et au multiculturalisme.

Les organismes fédéraux chargés de ces politiques sont respectivement la Société canadienne d'hypothèques et de logement, le Secrétariat du Conseil du Trésor et les ministères et organismes fédéraux chargés des terres et des propriétés fédérales, Environnement Canada, la Commission d'emploi et d'immigration du Canada et le Secrétariat d'État.

Les organismes du gouvernement du Canada qui ont ou qui pourraient avoir des plans d'aménagement des voisinages ou des logements sur les terres et les biens immobiliers dont ils ont la garde incluent un ministère, trois sociétés d'État et une commission. Ensemble, ils exercent une influence considérable sur l'avenir de la partie centrale du secteur riverain.

- Le ministère fédéral des Travaux publics compte dans son inventaire les terres de Harbourfront, qu'il cède à la Harbourfront Corporation, emplacement par emplacement, selon que le gouverneur en conseil approuve chaque projet d'aménagement.

- La Harbourfront Corporation aménage le secteur Harbourfront de concert avec le secteur privé et des organismes à but non lucratif en vue de projets variés, y compris le logement subventionné et à loyer économique, intégrés à diverses utilisations commerciales, institutionnelles, récréatives, maritimes, ainsi qu'à des espaces libres et des parcs.

La mise en oeuvre du plan actuel touchant Harbourfront est à peu près à moitié achevée et près de 4 000 personnes habitent déjà à Harbourfront, la plupart près de l'extrémité ouest. Il ne s'y fait pas d'autres travaux à l'heure actuelle à cause d'un règlement provisoire sur l'aménagement

différé qu'a adopté la ville de Toronto et qui s'appliquera jusqu'à ce que cette dernière ait convenu avec la Harbourfront Corporation d'un plan révisé d'urbanisme. Le plan a pour objet de réduire la densité permise dans le secteur et d'accroître la superficie des parcs.

En 1987, la ville a imposé un gel, appuyé par le gouvernement du Canada, en réponse aux préoccupations exprimées par le public relativement à la conception et à l'emplacement peu appropriés de tours d'habitation en copropriété et d'immeubles locatifs dans la partie centrale du secteur riverain ainsi qu'en réponse aux craintes exprimées par la population locale, à savoir que les parcs promis par le gouvernement fédéral par l'entremise de la Harbourfront Corporation ne seraient pas aménagés.

Les tentatives prolongées auxquelles se livrent encore la ville et les cadres de Harbourfront en vue de s'entendre sur des modifications au plan actuel reflètent peut-être aussi les valeurs nouvelles et raffermies de la collectivité en ce qui concerne la nature et la qualité de l'aménagement dans le secteur riverain.

La Harbourfront Corporation est jusqu'à un certain point devenue un bouc émissaire pour les immeubles adjacents de Central Bayfront, qui sont encore plus élevés que les immeubles critiqués de Harbourfront. On estime que les tours de Central Bayfront limitent l'accès au rivage et la vue de celui-ci et nuisent à des utilisations comme celles des parcs riverains et du service de traversiers des îles situé dans ce secteur.

En ce qui concerne le logement et les voisinages, le dossier de la Harbourfront Corporation est entaché. Il est vrai que la société a favorisé l'aménagement dans le secteur d'une vaste gamme de logements et qu'elle a fructueusement géré l'implantation d'un certain nombre d'immeubles résidentiels bien conçus et offrant de nombreux agréments, mais elle doit aussi partager avec la ville de Toronto et le lotisseur la responsabilité pour les tours résidentielles peu appropriées de Queen's Quay West.

De plus, presque tous les logements à but non lucratif construits jusqu'ici n'ont pas été bien intégrés au district de Harbourfront. Ils ont été concentrés à l'extrémité ouest

de l'endroit, à Bathurst Quay, soit les secteurs les plus éloignés des services. Étant donné que Harbourfront n'est jusqu'ici qu'à moitié aménagé, il reste encore une foule d'installations communautaires et de voisinages à créer. Les associations de quartier exercent activement des pressions en vue de les obtenir. On pourrait saisir l'occasion, lors de l'aménagement de la seconde moitié de Harbourfront, de corriger les déséquilibres, soit à l'endroit même soit dans les secteurs adjacents. Ceci devrait constituer un des buts du plan d'urbanisme révisé de Harbourfront.

Ces questions, parmi d'autres qui intéressent le rôle, le mandat et les plans d'aménagement de la Harbourfront Corporation sont soulevées au cours des audiences publiques de la Commission royale.

o La société CN Rail est propriétaire d'une grande part des terres ferroviaires situées immédiatement au nord de la voie rapide Gardiner et elle s'emploie actuellement à réaménager celles qui sont excédentaires à ses besoins. Il en résultera une nouvelle communauté mixte à la fois commerciale et résidentielle, City Place, qui sera liée tant au quartier des affaires qu'au secteur riverain. CN s'attend à ce que City Place offre environ 5 800 logements, y compris des logements subventionnés.

Il faudra de 10 à 15 ans pour achever City Place, les premiers logements étant disponibles dans cinq à 10 ans d'aujourd'hui. Parmi les facteurs qui influent sur l'aménagement de ces terres, signalons le rapport physique entre City Place et Harbourfront.

CN est également propriétaire de 6,1 hectares (15 acres) de terres excédentaires dans le périmètre du voisinage de St. Lawrence Square, projet que la province et la ville de Toronto ont annoncé en juin 1988. La ville négocie actuellement avec CN en vue d'acheter ce terrain et de l'inclure dans le secteur St. Lawrence Square.

o Les Toronto Harbour Commissioners, que nous considérons dans le présent rapport comme un organisme fédéral, ont été créés par une loi fédérale, et deux des cinq commissaires sont nommés par le gouvernement du Canada; ce dernier absorbe également les déficits de la THC. La commission possède ou loue de 560 hectares (1 384 acres)

de terrains dans le secteur industriel du port, qui, à l'heure actuelle, est largement sous-utilisé ou en mauvais état mais qui pourrait être réaménagé pour des utilisations mixtes, soit logement et voisinages, des utilisations industrielles, commerciales et récréatives ainsi que pour des parcs, des aires libres et le transport.

Depuis une dizaine d'années, les Commissaires, avec le consentement des ministres, ont vendu des terres riveraines excédentaires à leurs besoins afin d'éliminer leur dette élevée. Le personnel de la THC affirme maintenant que l'organisme est exempt de dettes et que, sauf pour l'occasionnelle opération, l'aliénation de biens immobiliers a apparemment cessé.

La THC a vendu tous les terrains sur lesquels se trouve le Harbour Castle Westin, les logements en copropriété de Harbour Square et de Graywood, le Marine Terminal 27 (MT27) et le terrain où il est prévu d'aménager l'immeuble en copropriété de 14 étages Huang and Danzckay 14/9, dont est actuellement saisie la Commission des affaires municipales de l'Ontario (CAMO). Ces ventes constituent de bons exemples de la politique d'aliénation de biens immobiliers de la THC.

Le rôle, le mandat et les plans d'aménagement des Toronto Harbour Commissioners feront également l'objet d'audiences de la Commission royale.

o La Société canadienne des postes (SCP) possède un terrain d'importance stratégique au 40, rue Bay, immédiatement au sud de la gare Union, qui pourrait éventuellement permettre l'aménagement intégral d'un centre de transport multimodal (air, rail, transport en commun, autobus) en plus de servir de porte d'entrée sur le secteur riverain, de lien nord-sud entre le quartier des affaires central et Central Bayfront. Cet emplacement se prête également à des utilisations mixtes, c'est-à-dire commerciales et résidentielles, et le zonage y est actuellement commercial et résidentiel, à une densité égale à huit fois la superficie du terrain pour une utilisation commerciale et de quatre fois la superficie du terrain pour une utilisation résidentielle.

La SCP possède également le terrain où se trouve l'établissement postal de l'avenue Eastern, dans le secteur Ashbridge's Bay/Greenwood, dont une partie pourrait être aménagée en vue d'une utilisation résidentielle et pour des voisinages.

Dans le secteur riverain, le ministère de la Défense nationale (MDN) gère, sans toutefois en être propriétaire, deux arsenaux. Depuis 1932, le Ministère occupe en effet l'arsenal Fort York situé au 220, rue Fleet en vertu d'un bail emphythéotique conclu avec la ville et prévoyant un loyer d'un dollar par année. HMCS York, situé au 659 ouest, boulevard Lakeshore est loué de la THC pour un dollar par année et pour une durée de 998 ans depuis 1941.

L'arsenal Fort York occupe un terrain d'environ 1,2 hectare (3 acres) situé immédiatement au sud de Fort York et de la voie rapide Gardiner, entre les terrains ferroviaires à l'est et Exhibition Place à l'ouest. Il s'agit d'une des trois bases de la milice dans l'agglomération torontoise.

La commission historique de Toronto (Toronto Historical Board) estime peut-être que cette installation détourne l'attention de Fort York, situé au nord, mais la milice la considère comme importante. Diverses associations de régiment y ont leurs quartiers généraux et sont très attachées, historiquement et émotivement, au bâtiment et à son emplacement, y compris au fait qu'il est à proximité de Fort York.

HMCS York est situé sur un terrain de 1,2 hectare (3 acres) directement sur l'eau, entre des terres boisées de Metro Toronto à l'ouest et la Dylex Corporation à l'est. Le potentiel de réaménagement du terrain de la Dylex laisse supposer que l'emplacement où se trouve HMCS York revêt éventuellement une valeur, bien que la valeur éventuelle, tout comme l'utilisation militaire, doive être examinée par rapport à la nécessité d'assurer l'accès public et d'aménager des aires libres dans ce secteur.

L'arsenal de Fort York et le terrain de HMCS York devraient tous deux entrer en ligne de compte dans tout plan d'urbanisme portant sur le secteur et devraient permettre un

accès public ininterrompu le long du rivage et dans les parcs avoisinants ainsi qu'à Harbourfront et aux secteurs adjacents.

Politique et programmes fédéraux de logement

En tant qu'organisme fédéral chargé du logement, la Société canadienne d'hypothèques et de logement (SCHL) suit les directives et les lignes de conduite clés du gouvernement. De 1984 à 1988, les grandes préoccupations de ce dernier ont été la modération financière, l'établissement d'un milieu amélioré propice aux activités du secteur privé, la collaboration fédérale-provinciale et la direction de l'aide disponible aux personnes dans le besoin. La politique fédérale de logement devait s'inscrire dans ce cadre.

Immédiatement avant les élections fédérales de novembre 1988, le logement est devenu plus en vue au sein du gouvernement fédéral, qui a nommé un ministre chargé expressément de la politique et des programmes fédéraux de logement et, en janvier 1989, un nouveau ministre d'État au Logement, l'honorable Alan Redway. Il est encore trop tôt pour dire si les priorités générales du gouvernement demeureront les mêmes sous le nouveau mandat et si le logement continuera de jouir de la même importance, mais il n'est pas déraisonnable de supposer un maintien appréciable de ces objectifs de politique.

Tout en étant un organisme national chargé d'exécuter des programmes nationaux, la SCHL tente d'exercer son mandat d'une façon souple et responsable sur le plan régional au moyen d'accords fédéraux-provinciaux. Depuis quelques années, la Société met l'accent sur trois domaines : les programmes de logement social pour les personnes les plus nécessiteuses; un programme d'assurance hypothécaire destiné à donner aux Canadiens de toutes les régions accès sur un pied d'égalité au financement hypothécaire; et la recherche socio-économique et sur le logement.

La SCHL a par exemple noté que :

- Dans le sud de l'Ontario, la demande de logements a dépassé l'aptitude de l'industrie à y répondre.

- Dans Metro Toronto, l'augmentation des prix empêche les ménages à revenu moyen d'accéder à la propriété.

- Les taux d'inoccupation étant presque nuls, les locataires ont de la difficulté à se trouver un logement abordable.

Au titre d'un accord fédéral-provincial, la SCHL et ses partenaires, le ministère du logement de l'Ontario et la Société de logement de l'Ontario, s'emploient à adapter les paramètres du programme fédéral, dans toute la mesure où le permettent les fonds disponibles, afin de parer à la situation.

Les recherches que la Société a réalisées sur l'offre et la demande de logements dans Metro révèlent que la demande des deux plus importants groupes de consommateurs de logements, c'est-à-dire les personnes âgées de 25 à 35 ans qui achètent leur première maison et celles, âgées de 35 à 45 ans, qui veulent acheter une maison d'un calibre supérieur à celles qu'elles possèdent actuellement, commencera à diminuer d'ici cinq à sept ans. Ce fait, combiné aux efforts persistants des gouvernements fédéral et provinciaux, de concert avec les administrations municipales, le secteur à but non lucratif et l'industrie privée du logement, aidera peut-être à rétablir l'équilibre entre l'offre et la demande.

Parce que ses activités de planification et de gestion stratégique se déroulent essentiellement aux niveaux national, provincial et régional, la SCHL n'a pas une vue particulière du logement et des voisinages dans le secteur riverain de Toronto (bien que, dans le passé, elle ait contribué appréciablement au secteur riverain de Vancouver en mettant en oeuvre les projets de False Creek et de Granville Island).

Elle continue néanmoins d'assurer un soutien sur le plan du programme par l'entremise de la province et des administrations locales tout en fournissant une aide directe aux ensembles immobiliers du secteur riverain qui sont admissibles d'après les critères énoncés dans les accords fédéraux-provinciaux. La Société fournit également une aide aux résidents du secteur riverain qui sont admissibles à l'assurance hypothécaire.

Le Programme de logement sans but lucratif constitue le principal mécanisme employé par le gouvernement fédéral dans le domaine du logement social. En Ontario, les frais en sont partagés à raison de 60 p. 100 pour le gouvernement fédéral et de 40 p. 100 pour la province, et il est exécuté par la province, les logements étant destinés aux personnes ayant des besoins impérieux.

En 1987, en application de sa politique de modération financière, le gouvernement fédéral a modifié le Programme de logement sans but lucratif de façon à ce qu'au lieu de faire des affectations en fonction du nombre de logements à fournir, il les fasse en fonction des dépenses prévues. Cette limitation financière du programme a eu d'importantes conséquences sur le nombre et la sorte de logements pouvant être fournis.

Dans le marché immobilier particulièrement surchauffé de Metro Toronto, les prix sans cesse croissants des terres et des constructions nouvelles ont rapidement dépassé les coûts prévus en fonction desquels étaient établies les affectations de la SCHL. Pour ne pas dépasser les maximums, l'agent d'exécution se voit dans ce cas forcé de réduire le nombre de logements à fournir, de prévoir des logements moins coûteux et plus petits (par ex., une chambre à coucher, studio, etc.) ou de construire à des endroits plus éloignés. En fait le nombre d'unités à fournir en 1989 a beaucoup diminué.

Les répercussions négatives des restrictions financières avec lesquelles la SCHL doit composer sont éventuellement plus fortes dans les voisinages riverains de Metro Toronto qu'à tout autre endroit à cause des coûts d'aménagement généralement plus élevés dans ce secteur. Les logements familiaux du secteur riverain supposent en outre des coûts unitaires plus imposants que les logements plus petits destinés aux personnes seules ou âgées. (Bien qu'en fonction du coût par personne logée, les logements familiaux coûtent en réalité moins cher.)

D'après les données présentées au chapitre 3, la population du secteur riverain gagne un revenu moyen inférieur à celui de la population de l'ensemble de Metro Toronto et connaît des problèmes particulièrement graves d'accès à des logements abordables. (En 1986, plus de 30 p. 100 des

ménages locataires et 15 p. 100 des ménages propriétaires dans le secteur riverain avaient des problèmes de logement abordable qui, compte tenu de l'augmentation ininterrompue des coûts de logement, se sont probablement aggravés depuis.)

Manifestement, les 170 000 personnes qui habitent actuellement le secteur riverain et les 150 000 à 170 000 autres personnes qui pourraient y être logées ont un grand besoin d'aide précisément à une époque où il est moins probable que le gouvernement fédéral fournisse une aide au logement du secteur riverain qu'au logement dans n'importe quelle autre région de l'Ontario ou du Canada.

Le Groupe de travail recommande par conséquent que le gouvernement fédéral complète le programme national existant de deux manières : qu'il élimine les maximums s'appliquant aux affectations au Programme du logement sans but lucratif et qu'il adopte un nouveau programme de logement sans but lucratif destiné expressément au secteur riverain de Metro Toronto.

Politique de gestion des terres fédérales

La politique de gestion des terres fédérales (PGTF) exige que les gardiens des terres fédérales gèrent celles-ci de façon à assurer l'exécution efficace des programmes fédéraux et la réalisation des objectifs économiques, sociaux et environnementaux plus généraux du gouvernement, ce qui inclut d'appuyer les objectifs en matière d'urbanisme des autres paliers de gouvernement.

Les terres relevant des ministères fédéraux qui sont excédentaires aux besoins du programme fédéral sont aliénées à la valeur marchande. Toutefois, avant d'être vendues au secteur privé, elles sont offertes aux autres paliers de gouvernement.

La politique est administrée par le Conseil du Trésor du Canada, par l'entremise de son Bureau de gestion des biens immobiliers (BGBI). Celui-ci et le Conseil du Trésor reçoivent des conseils sur l'aménagement de terres précises ou des opérations d'aliénation d'un comité consultatif situé à Ottawa, le Comité consultatif sur la gestion des terres

fédérales du Conseil du Trésor (PGTF), composé de hauts fonctionnaires de plusieurs ministères et organismes ayant des intérêts fonciers.

La PGTF s'applique surtout aux ministères et organismes, qui relèvent des Annexes A et B de la Loi sur la gestion des finances publiques (LGFP). La plupart des sociétés d'État, des conseils et des commissions sont énumérés à l'Annexe C de la LGFP et sont par conséquent soustraits à l'application de la PGTF. Les sociétés qui relèvent de l'Annexe C et qui possèdent des biens immobiliers sont donc beaucoup plus libres que les organismes des Annexes A et B de défendre leurs intérêts fonciers limités sans nécessairement respecter les intérêts fonciers fédéraux et intergouvernementaux plus généraux.

En décembre 1987, le président du Conseil du Trésor a raffiné les modalités de la PGTF et leur application à la région de Toronto, après que le Conseil a examiné un rapport de Stephen McLaughlin sur la gestion stratégique des terres fédérales dans l'agglomération torontoise. Le président a alors déclaré que, dans la région de Toronto, "le gouvernement fédéral continuera de détenir les terres nécessaires à ses besoins opérationnels. Les terres qui ne servent pas à répondre à ces besoins seront cédées aux paliers de gouvernement appropriés ou à d'autres intéressés. Dans les cas où le gouvernement fédéral convient de céder des terres, il se doit d'agir dans l'intérêt du Canada dans son ensemble, ce qui inclut de chercher à obtenir la pleine valeur des terres au nom des contribuables." L'expression "pleine valeur" n'a pas été définie.

Le président n'a toutefois pas appliqué la politique aux sociétés d'État et aux autres organismes qui ne figurent pas dans les Annexes A et B de la LGFP. Or les terres fédérales importantes qui se trouvent dans le secteur riverain de Toronto sont sous la garde d'organismes énumérés à l'Annexe C (par ex., la Société canadienne des postes et CN Rail) ou alors, sont soustraites à l'application de la LGFP ou de la PGTF, comme c'est le cas de la Toronto Harbour Commissioners. Cela signifie qu'il existe éventuellement d'importantes limites à l'aptitude du gouvernement fédéral à appliquer dans le secteur riverain une stratégie de gestion foncière cohérente et exhaustive qui est liée et qui

contribue aux objectifs de la province et des municipalités visées touchant le secteur riverain et les villes concernées.

Ainsi, il faudrait peut-être examiner l'ensemble du régime de propriété fédérale de biens immobiliers dans le secteur riverain ou à proximité de celui-ci, plutôt qu'uniquement les terres de Harbourfront, pour trouver une solution à l'actuelle impasse dans laquelle se trouvent la Harbourfront Corporation et la ville de Toronto.

Il est vrai que ces organismes fédéraux contribuent actuellement à l'offre de logements à Toronto ou pourraient éventuellement y contribuer, mais il faudrait également les évaluer dans un contexte plus général. Compte tenu du fait que chacun d'eux se livre à ses opérations immobilières en tenant compte de ses résultats finals et du marché, on peut supposer qu'en l'absence d'un plan fédéral global, ils se feront directement ou par inadvertance concurrence les uns avec les autres, au cours des quelques années à venir, afin d'attirer des promoteurs d'immeubles commerciaux et à bureaux. En même temps, ils tenteront peut-être de réduire ou d'éviter carrément leurs obligations en ce qui concerne le logement abordable afin de maximiser les possibilités commerciales, en négociant éventuellement avec la ville pour obtenir que les logements soient aménagés ailleurs.

Une application plus exacte de la PGTF aux besoins et aux possibilités en matière de logement qui existent dans le secteur riverain de Metro Toronto permettrait d'adapter les décisions de réaménagement ou d'aliénation des terres fédérales de manière à appuyer les objectifs sur le plan du logement des administrations provinciale et municipales.

La SCHL fait partie du PGTF - Comité consultatif du Conseil du Trésor sur la gestion des terres fédérales (tout comme le BGBI, Travaux publics Canada et Environnement Canada) et, à condition que son représentant au Comité soit dûment informé, les conseils formulés par ce dernier au Conseil du Trésor et aux ministères gardiens devraient traduire les intérêts en matière de logement de tous les paliers de gouvernement.

Il semble que cela se produit déjà jusqu'à un certain point, l'exemple le plus notoire étant la décision prise en août 1988 d'aliéner une part appréciable des terres de Downsview (qui étaient auparavant sous la garde du ministère de la Défense nationale [MDN]) en vue d'un réaménagement résidentiel, la SCHL devant servir de gestionnaire du projet et d'agent d'aménagement.

Toutefois, le gouvernement du Canada s'est gardé jusqu'à maintenant d'entériner la politique provinciale du "logement d'abord" en ce qui concerne les terres réaménagées ou aliénées. Contrairement à la province, il n'a pas non plus modifié sa politique de vendre au prix du marché lorsqu'il est prévu d'affecter les terrains à la construction de logements abordables. Enfin, le gouvernement fédéral n'a pas officiellement appuyé les objectifs de logement abordable de la province en précisant la proportion des logements abordables ou à but non lucratif devant être construits sur des terres fédérales qui sont vendues ou réaménagées à des fins résidentielles. (Il a toutefois précisé que 25 p. 100 des logements aménagés à Donwsview seront abordables.)

Compte tenu du cas de Downsview, le BGBI (qui a coordonné l'initiative avec le ministère visé, le MDN, et le gestionnaire, soit la SCHL) devrait être incité à poursuivre une stratégie semblable de faire construire des logements abordables lors de tout réaménagement de terres fédérales dans le secteur riverain.

Politique fédérale de l'environnement

Le gouvernement fédéral renforce sa politique de l'environnement. Celle-ci prévoit déjà l'exécution, au moyen du Processus d'examen des évaluations environnementales (PEEE), d'évaluations du milieu par les ministères fédéraux qui envisagent de mettre en oeuvre des projets d'aménagement foncier afin de protéger et de favoriser la salubrité de l'air et de l'eau et la richesse du sol. Elle englobe également la conservation et la protection du milieu construit en permettant la désignation et la protection de structures patrimoniales fédérales.

Les révisions projetées au processus et à la politique prévoiront un resserrement progressif des exigences en matière d'environnement et une application plus systématique du PEEE par les ministères et organismes fédéraux, appuyés par des engagements législatifs.

De plus, Environnement Canada élabore une stratégie de l'environnement à trois volets : l'assainissement du milieu, la protection du milieu et la réalisation d'une entente nationale sur l'application du principe du développement durable auquel le gouvernement du Canada a officiellement souscrit. Le développement économique durable sur le plan de l'environnement suppose que les ressources sont considérées en fonction de leur valeur non seulement actuelle mais aussi future.

En tant que membre du Comité consultatif du PGTF - Conseil du Trésor sur la gestion des terres fédérales, administrateur et organisme d'application de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement, conseiller auprès du Cabinet et d'autres ministères au sujet du PEEE et de la désignation d'ouvrages en tant qu'éléments du patrimoine et ministère chargé de l'Accord entre le Canada et les États-Unis relatif à la qualité de l'eau des Grands Lacs, Environnement Canada est en mesure de promouvoir la conformité des objectifs internationaux, fédéraux, provinciaux et locaux en matière d'environnement et de veiller à ce que les mesures et initiatives appuyées par le gouvernement fédéral dans le secteur riverain de Toronto contribuent à la réalisation de ces objectifs.

Même si l'application de la politique fédérale de l'environnement peut avoir des répercussions directes sur les voisinages et le logement par la voie du PEEE et de l'examen des ouvrages à valeur patrimoniale, les conséquences véritables de la politique sont indirectes et à long terme. La plupart du temps, Environnement Canada agit par l'intermédiaire de ses vis-à-vis provinciaux et municipaux. Le Ministère n'apparaît pas au grand public comme un intervenant important en ce qui concerne le secteur riverain et le bassin hydrographique et il ne semble pas avoir une vision cohérente et exhaustive du milieu du secteur riverain, qui permettrait de préciser les efforts fédéraux et intergouvernementaux et d'orienter les initiatives d'aménagement du secteur privé.

Il se peut toutefois qu'une vision cohérente soit formulée à l'achèvement du plan de redressement portant sur le secteur riverain de Toronto (Toronto Waterfront Remedial Action Plan), qui est actuellement en voie de préparation. Le gouvernement du Canada s'est engagé à favoriser ce plan d'action dans le contexte de l'Accord relatif à la qualité de l'eau des Grands Lacs, et Environnement Canada participe à son élaboration de concert avec le ministère de l'Environnement de l'Ontario et le MTRCA (Metropolitan Toronto and Region Conservation Authority). Le plan devrait inclure des projets d'assainissement des emplacements destinés à un réaménagement résidentiel le long du rivage, et englober également des questions environnementales de portée plus générale touchant la qualité de vie de tous ceux qui habitent dans le secteur riverain ou qui l'utilisent.

Politiques fédérales en matière d'immigration et de multiculturalisme

La politique fédérale en matière d'immigration constitue un facteur important en ce qui concerne la composition socio-économique de la population de Metro Toronto, et l'on peut s'attendre à ce qu'elle devienne encore plus importante si le Canada maintient ou élargit ses lignes de conduite en ce qui concerne le nombre d'immigrants.

Depuis deux ans, le nombre total d'immigrants primaires a été d'environ 150 000 personnes, dont 100 000 se sont installées en Ontario, et, parmi ce groupe, 70 000, dans Metro Toronto. Les immigrants secondaires (les membres de la famille des immigrants primaires) représentent de 10 000 à 20 000 autres personnes qui arrivent chaque année dans l'agglomération torontoise. Ajoutons à cela les milliers d'immigrants illégaux, qui pourraient éventuellement être autorisés à rester. On ne connaît pas exactement le nombre de tous les immigrants qui entrent au Canada et qui s'installent initialement ailleurs pour ensuite aménager à Toronto, mais il va sans dire que cela grossit les rangs des immigrants.

Un grand nombre de ces nouveaux venus gravitent naturellement vers les secteurs et les voisinages où habitent leurs compatriotes. Bien que certains de ces quartiers soient établis depuis plusieurs générations, leurs limites et leurs

caractéristiques ne sont généralement pas stables, mais changent progressivement au fur et à mesure que les membres de la communauté ethnique prospèrent et s'installent ailleurs, pour faire place à un nouveau groupe ethnique. Traditionnellement, à Toronto, les immigrants s'installaient en bordure du lac pour ensuite se réinstaller dans des quartiers mieux cotés "en ville".

Depuis quelques années, les quartiers et ensembles résidentiels du secteur riverain ne présentent pas une caractéristique ethnique particulière et ont plutôt tendance à être de nature multiculturelle. Une stratégie d'aménagement de voisinages dans le secteur riverain répondant à l'objectif de logement abordable de la province devrait faciliter l'émergence, dans ce secteur, d'une population qui reflète la composition socio-économique de Metro Toronto et elle devrait être mise en application par tous les paliers de gouvernement que concerne le secteur riverain.

Politiques, plans et initiatives du gouvernement de l'Ontario

En raison de sa compétence constitutionnelle et de l'intérêt de la province, le gouvernement de l'Ontario est grandement intéressé à presque toutes les facettes de la politique publique, y compris les éléments du logement et des voisinages, qui touchent le secteur riverain.

La qualité générale, le caractère et les fonctions du secteur riverain de la capitale provinciale sont importants sur les plans symbolique et économique. Le genre, la nature et la qualité de l'aménagement dans ce secteur reflètent les valeurs non seulement de l'agglomération torontoise, mais aussi de l'Ontario dans son ensemble.

Après s'être tenue à l'écart pendant de nombreuses années, la province en est venue à reconnaître ce fait et elle a pris un certain nombre d'initiatives connexes. En 1987, par exemple, elle a mis sur pied le comité intergouvernemental du secteur riverain et elle a nommé des conseillers spéciaux, au niveau de sous-ministre, chargés d'étudier les besoins et le potentiel du secteur riverain et de la région de Toronto. Ces conseillers se sont vu confier la tâche

d'élaborer des stratégies appropriées pour assurer l'aménagement coordonné tant du secteur riverain que de la région du Grand Toronto (GTA).

Comme exemple de l'application élargie de l'intérêt provincial, signalons les coentreprises entre la province et le secteur privé touchant le commerce mondial et le libre-échange, à partir de la base que constituera le World Trade Centre qui doit être construit dans la région centrale du secteur riverain.

D'une manière générale, c'est la province qui assume le rôle de premier gouvernement responsable en ce qui concerne les politiques et programmes de logement. L'administration actuelle a poursuivi et élargi les efforts de son prédécesseur en vue d'assurer la disponibilité de logements abordables tout en s'efforçant d'assurer un traitement équitable aux locataires et aux propriétaires.

Le gouvernement actuel intervient davantage dans le processus d'aménagement foncier et dans l'établissement d'objectifs pour les logements abordables que ne le faisaient ceux des années 1970 et du début des années 1980. Cela contraste de façon marquée avec la position adoptée par le gouvernement fédéral qui, depuis trois ou quatre ans, considère le logement essentiellement comme un domaine de compétence provinciale et se retire de l'exécution directe des programmes de logement. Au cours de cette période, la province a assumé une plus grande mesure de responsabilité et est devenue plus active dans ce domaine.

En 1985, la province a assumé l'entière responsabilité de l'exécution des programmes de logement dont elle partage les frais avec le gouvernement fédéral et elle a redoublé d'effort en vue de raffermir tant sa politique que sa capacité d'exécution, notamment en créant en 1986 un ministère du Logement. Elle a augmenté appréciablement le budget provincial du logement, qui est passé de 283 millions de dollars en 1986-1987 à 441 millions en 1988-1989; elle s'est fixée des objectifs ambitieux en ce qui concerne l'établissement de logements à but non lucratif et elle a proposé des modifications au processus de planification de l'utilisation du sol afin de faciliter la production et l'offre d'habitations de toutes sortes.

La province a annexé des programmes unilatéraux à des programmes à financement partagé avec le gouvernement fédéral afin que les ensembles de logement à but non lucratif logent une plus vaste gamme de groupes de revenus. De plus, le nombre de logements à but non lucratif que la province finance unilatéralement est environ quatre fois plus élevé que celui des logements dont il partage les coûts avec le gouvernement fédéral.

Comme le gouvernement fédéral, la province a une foule de politiques qui influent sur le logement et les voisinages dans le secteur riverain. Elle exerce une influence indirecte sur ce secteur dans la mesure où sa politique est mise en oeuvre grâce aux mécanismes de planification et de contrôle de l'utilisation du sol des gouvernements locaux et de Metro Toronto; mais elle exerce aussi une influence directe par l'utilisation ou la réutilisation des terres qu'elle possède elle-même dans le secteur riverain.

De plus, l'article 3 de la Loi sur l'aménagement du territoire l'habilite à déclarer qu'un intérêt provincial est en jeu lorsqu'elle juge que le secteur riverain en général ou des questions particulières touchant celui-ci exigent la protection des intérêts provinciaux.

Les principales politiques provinciales qui influent sur le logement et les voisinages dans le secteur riverain sont celles qui ont trait à l'utilisation du sol, au logement, à l'environnement et au transport.

Les principaux ministères et organismes chargés d'exécuter ces politiques sont ceux du Logement (et la Société de logement de l'Ontario), des Affaires municipales, des Services gouvernementaux, de l'Environnement, des Transports et des Ressources naturelles (par l'intermédiaire de la Metropolitan Toronto and Region Conservation Authority [MTRCA]). Il y a plusieurs autres ministères - Services sociaux et communautaires, Tourisme et Loisirs, entre autres - dont les activités influent sur la gamme de services et d'agréments offerts dans les voisinages du secteur riverain.

Politique provinciale de l'utilisation du sol

Contrairement au gouvernement fédéral, le gouvernement de l'Ontario a délaissé en grande partie les principes axés sur le marché pour la gestion de ses propres terres.

Pour souligner la grande priorité qu'il attribue au logement, le gouvernement de l'Ontario a adopté, en ce qui concerne la réutilisation des terres provinciales excédentaires et pouvant être mises en valeur, une politique du logement d'abord qui pourrait exercer une influence considérable sur la disponibilité et le caractère abordable du logement dans le secteur riverain.

Un nombre accru de logements pourront être offerts dans le secteur riverain s'il se fait un aménagement résidentiel sur les terrains provinciaux qui s'y trouvent. De concert avec les ministères du Logement et des Affaires municipales, le ministère des Services gouvernementaux a déjà entrepris de réaménager les terres provinciales du secteur riverain, par exemple à l'emplacement du Lakeshore Psychiatric Hospital, à Etobicoke.

Il y a d'autres emplacements importants qui devront être étudiés, surtout dans la partie centrale du secteur riverain. Le réaménagement de certains terrains, notamment ceux de la Régie des alcools de l'Ontario et de la Police provinciale de l'Ontario, de la centrale électrique Hearn et d'Exhibition Place, aura de plus fortes répercussions si la province et le gouvernement du Canada peuvent s'entendre sur une stratégie mixte combinant le réaménagement de terres fédérales et provinciales désignées.

De plus, des initiatives appuyées ou parrainées par la province, comme le projet de tenir l'Exposition universelle et les Jeux olympiques, pourraient avoir des répercussions appréciables sur le secteur riverain touchant les terres tant fédérales que provinciales. Le conseil olympique de Toronto a déjà proposé la construction d'un village olympique pouvant accueillir jusqu'à 35 000 personnes sur les terres industrielles du port appartenant à la Toronto Harbour Commissioners.

Il se peut également qu'avec le temps, des mesures provinciales touchant d'autres régions de la ville exercent une influence indirecte sur le caractère abordable du logement dans le secteur riverain en augmentant considérablement l'offre de logements; signalons notamment sous ce rapport l'aménagement de Seaton, une collectivité d'environ 100 000 habitants.

Le défi le plus fondamental qui se pose aux autorités responsables de la politique provinciale d'utilisation du sol consiste toutefois à définir une stratégie claire de croissance et d'utilisation du sol pour la région métropolitaine de Toronto qui établira les fonctions du secteur riverain dans la région et influera sur la part de la croissance qui peut s'y faire.

Le gouvernement provincial a établi un groupe interministériel, c'est-à-dire le groupe de travail sur la région du Grand Toronto (GTA), chargé d'examiner la politique et la stratégie provinciales et de faire des recommandations à ce sujet. Une fois arrêtées l'orientation et la stratégie, le succès dépendra de la coordination entre ministères provinciaux ainsi qu'entre paliers de gouvernement.

Une question qu'il faudra examiner, au moment d'étudier les répercussions économiques de la stratégie d'utilisation du sol, est celle du coût que la province devra assumer pour soutenir une population croissante dans le secteur riverain comparativement à celui de construire une infrastructure nouvelle pour appuyer une expansion encore plus tentaculaire à la périphérie de la région métropolitaine. Cela obligera éventuellement la province à accepter certains compromis, par exemple de continuer à appuyer le logement à but non lucratif et de contribuer financièrement à l'assainissement du milieu le long du rivage plutôt que d'appuyer l'expansion de l'infrastructure et des services vers les secteurs périphériques et au sein de ceux-ci.

Politique provinciale du logement

L'offre de logements abordables et le contrôle des loyers résidentiels sont deux éléments de la politique provinciale qui touchent le logement et les voisinages dans le secteur urbain.

La plus récente politique provinciale en matière de logement a été publiée sous forme d'ébauche en septembre 1987 en vertu de l'article 3 de la Loi sur l'aménagement du territoire. On a fait circuler cette ébauche pour que le public puisse l'examiner et faire des commentaires, et le document sera bientôt soumis à l'approbation finale du Cabinet provincial, soit sous sa forme actuelle soit dans une version modifiée à la lumière des observations reçues.

Le projet d'énoncé de politique a été publié par les ministres du Logement et des Affaires municipales; l'accent y est mis sur la planification du logement dans le processus de l'aménagement foncier. Les objectifs de la politique, pour toutes les régions de l'Ontario, sont les suivants :

1. Assurer l'accès au logement à toutes les sortes de ménages;

2. Faire en sorte que la population ait accès à un logement abordable;

3. Accroître l'offre et la disponibilité de logements;

4. Veiller à ce que les logements disponibles soient satisfaisants et qu'ils répondent aux besoins des ménages.

On note dans l'ébauche que la population de l'Ontario augmentera vraisemblablement de façon appréciable, surtout à cause de l'immigration et des migrations internes; que la croissance et la composition des ménages et les régimes familiaux sont en voie d'évolution; et qu'on peut s'attendre à une augmentation du nombre de petits ménages. Or l'offre de logements n'a pas évolué au même rythme que ces changements, et la demande fait augmenter le coût du logement plus rapidement que les revenus moyens des familles, de sorte que le logement devient moins abordable.

L'ébauche de politique est fondée sur la notion que des initiatives précises touchant le processus d'approbation de l'utilisation du sol feront baisser les coûts de logement et qu'on peut réduire les coûts des terrains à condition qu'il y ait suffisamment de terrains pouvant être affectés au logement.

Pour répondre à la demande en évolution constante de logements, il est proposé, dans l'ébauche de politique, de modifier le processus d'approbation de l'utilisation du sol de façon à ce que les conseils d'urbanisme, les plans officiels et les règlements de zonage de toutes les municipalités favorisent l'offre de toute une gamme de logements permettant de répondre aux besoins de la collectivité. Les modifications envisagées incluraient les suivantes :

- La modification des normes d'aménagement pour permettre la construction de diverses sortes de logements;

- La modification des méthodes d'approbation des plans d'aménagement de façon à réduire les délais et les coûts d'examen des demandes de construction de logements;

- La simplification du processus de consultation publique de façon à réduire le temps consacré à l'examen des objections tout en permettant l'étude de toutes les opinions exprimées.

Les municipalités et les conseils d'urbanisme seraient tenus de s'assurer de l'existence d'une superficie suffisante de terrains disponibles pour l'aménagement de nouveaux ensembles résidentiels et l'intensification sur une plus vaste échelle de l'utilisation résidentielle (incluant la conversion d'immeubles non résidentiel, l'édification sur terrains intercalaires et le réaménagement) afin de faire face à la croissance attendue au cours des 10 prochaines années, compte tenu de la croissance démographique probable de la région qu'ils devront absorber.

Il est prévu que les plans officiels, les règlements de zonage et les plans de viabilité devront appuyer les objectifs de logement de l'ébauche de l'énoncé de politique. On s'attend en outre à ce que les municipalités locales et régionales des parties de la province qui enregistreront les taux de croissance les plus élevés et qui connaîtront les plus fortes pressions sur le plan du logement, ce qui inclut Metro Toronto, adaptent leurs plans d'urbanisme à la politique, dans l'année suivant la publication de celle-ci.

D'après le projet de politique, toutes les municipalités et tous les conseils d'urbanisme devront exiger, dans leurs documents de planification, qu'au moins 25 p. 100 des logements inclus dans les projets d'intensification et d'aménagement de nouveaux ensembles résidentiels consistent en des logements abordables.

Le logement est dit abordable lorsqu'il n'est pas au-delà des moyens des ménages à revenu faible à modéré. La moitié des logements ainsi réservés devront être abordables pour les ménages dont le revenu se situe au maximum au 30^{e} percentile des revenus dans la région métropolitaine de recensement visée ou son équivalent, l'autre moitié des logements devant être abordables pour les ménages dont le revenu se situe entre le 30^{e} et le 60^{e} percentile pour la RMR ou la région équivalente.

Autrement dit, trois des quatre unités résidentielles prévues pourront être construites pour les personnes qui se situent dans les 40 p. 100 supérieurs de l'échelle de revenu, tandis que seulement une unité sur quatre sera consacrée aux personnes qui se situent dans les 60 p. 100 inférieurs de l'échelle de revenu. De plus, seulement une unité sur huit devra être destinée aux personnes qui se situent dans les 30 p. 100 inférieurs de l'échelle de revenu.

L'énoncé de politique oblige donc la majorité de ceux dont le revenu est le plus faible à essayer de dénicher n'importe quel logement existant qu'ils peuvent se permettre, mais, comme nous le montrons clairement au chapitre 3, c'est précisément ce genre de logement qui est de plus en plus menacé dans les voisinages du secteur riverain.

Les ministères du Logement et des Affaires municipales sont disposés à aider les municipalités à opérer les modifications qui s'imposent pour se conformer à l'énoncé de politique et ils ont déjà entrepris de simplifier les méthodes d'approbation provinciale. Bien que la province conserve le pouvoir d'imposer des peines aux municipalités ou aux conseils d'urbanisme qui ne se conforment pas, il reste à voir si elle usera effectivement de ce pouvoir.

Les gouvernements locaux n'ont pas encore eu suffisamment le temps de répondre officiellement à l'ébauche de l'énoncé de politique, publiée la veille des élections municipales de novembre 1988. Toutefois, la réaction officieuse des représentants élus et des hauts fonctionnaires nommés a été partagée.

Un certain nombre de représentants maintiennent que leur municipalité met déjà en oeuvre une politique sur le logement abordable ou une autre mesure semblable. Certains prétendent avoir déjà fait leur juste part pour ce qui est de fournir un logement abordable ou subventionné. D'autres encore affirment qu'il sera impossible pour leur municipalité de mettre la politique en oeuvre à cause de circonstances particulières ou parce qu'ils ont déjà fait tout en leur pouvoir pour permettre l'aménagement de logements subventionnés ou abordables dans leur territoire.

Il semble donc probable que la mise en oeuvre et l'application de la politique ne se feront pas sans problèmes. Pour éviter ceux-ci, il faudrait renforcer l'énoncé de politique afin d'exiger que tous les lotisseurs respectent les objectifs de logement abordable à l'intérieur de leurs projets d'aménagement. Pour respecter cette exigence, les municipalités et les lotisseurs peuvent se servir d'une foule de moyens, dont certains sont décrits à l'Annexe 3. Il faudrait appliquer la règle de façon équitable et ouverte, et réduire le plus possible les tractations visant à obtenir que les logements abordables soient construits ailleurs. Au besoin, on pourrait modifier la loi pour assurer la mise en oeuvre de cette mesure.

Les quatre municipalités riveraines, soit Metro Toronto et les villes de Toronto, Scarborough et Etobicoke, peuvent toutes prouver qu'elles ont fourni et appuyé des logements subventionnés ou abordables. Mais il s'agit de savoir jusqu'où elles sont prêtes à aller pour appuyer la politique et, dans le contexte du présent rapport, quel volume de logement abordable elles favoriseront dans le secteur riverain ou à proximité de celui-ci.

La ville de Toronto est la municipalité qui énonce le plus explicitement son engagement en matière de logement abordable puisqu'elle a inclus des objectifs touchant le logement subventionné dans ses documents d'urbanisme portant sur la

partie centrale du secteur riverain dès 1982 et, même avant cela, dans le plan officiel de la ville (1978), ce qui en fait un modèle important pour les autres municipalités riveraines.

Logement social provincial

En plus d'avoir une politique foncière et sur le logement et des responsabilités dans ce domaine, la province possède 100 000 logements publics, dont 30 000 se trouvent dans Metro Toronto, mais très peu, si même il y en a, dans les voisinages du secteur riverain.

La Société de logement de l'Ontario, qui relève du ministre du Logement, gère et entretient ce parc immobilier, qu'elle n'augmente toutefois pas. La province a plutôt pour politique de faire appel aux administrations locales et aux organismes de logement sans but lucratif pour l'offre de logements à but non lucratif.

Révision des loyers

Le contrôle des loyers résidentiels s'applique en Ontario depuis plus de 12 ans. Depuis décembre 1975, lorsque la Residential Premises Rent Review Act a été adoptée comme mesure provisoire pour limiter les hausses de loyer et protéger les locataires en périodes de forte inflation, toute une série de lois ont été promulguées. Les lois subséquentes ont été adoptées comme moyen de protéger les locataires en périodes de faible taux d'inoccupation et pour limiter la transformation d'immeubles locatifs à d'autres fins. C'est actuellement le ministère du Logement qui administre ces lois.

Les logements locatifs contribuent à la variété et à la gamme des logements existants dans le secteur riverain de Metro et représentent actuellement environ 50 p. 100 de tout le parc immobilier de ce secteur, bien qu'il existe des variations appréciables entre les villes. Dans le secteur riverain de Toronto, la proportion des logements locatifs atteint 70 p. 100, à Etobicoke, 57 p. 100 et à Scarborough, 33 p. 100. Il se pourrait toutefois que ces proportions diminuent en raison de l'évolution qu'a connue ces dernières

années les préférences en matière d'investissement de l'industrie immobilière, qui a délaissé le logement locatif en faveur du logement en copropriété. La révision des loyers ne montre aucune opposition à cette tendance.

Depuis quelques années, presque tous les nouveaux logements locatifs ont été le fait des coopératives de logement, du secteur à but non lucratif et des administrations de logement des gouvernements locaux. Cela vaut autant pour la construction de logements locatifs dans le secteur riverain que dans les autres régions de Metro Toronto. Mais le logement locatif est une forme d'habitation bien adaptée aux secteurs riverains ou aux zones à proximité de ceux-ci, où il peut accroître la gamme et la variété de logements disponibles et assurer une plus grande sécurité d'occupation que les logements en copropriété loués (comme c'est le cas, par exemple, dans les secteurs Central Bayfront et Mimico, où les propriétaires fonciers veulent conserver leurs terrains à longue échéance tout en réalisant un rendement de leur investissement).

Les modifications apportées en 1987 aux règlements permettent au propriétaire de répercuter ses pertes économiques et financières et favoriseront peut-être en définitive la construction de logements locatifs par le secteur privé, ce qui permettra de préserver dans les secteurs riverains une proportion acceptable de logements locatifs. Toutefois, compte tenu de la conjoncture actuelle du marché qui favorise une augmentation rapide du prix des habitations, on peut s'attendre à ce que la proportion des constructions nouvelles correspondant aux logements en copropriété demeure très élevée.

Initiatives de la Metropolitan Toronto and Region Conservation Authority - MRTRCA

La gestion des ressources aquatiques et des terres riveraines influe sur la forme et l'emplacement des voisinages et du logement actuels et futurs dans le secteur riverain. Des sections importantes du secteur riverain de Metro Toronto sont gérées par la MTRCA.

L'administration a été créée en 1957 à titre d'association provinciale-municipale chargée de gérer les ressources naturelles renouvelables du bassin hydrographique de la région et de faire rapport par l'intermédiaire du ministère des Ressources naturelles. Son conseil d'administration est composé de représentants des régions tant urbaines que rurales de Toronto. La MTRCA administre des programmes ayant les buts suivants :

- Préserver et améliorer la qualité des terres et des plans d'eau de la région;
- Contribuer à la lutte contre l'érosion et à la régularisation des crues;
- Acquérir des terres pour fins de préservation ainsi que des terres où il y a danger de crues;
- Améliorer la qualité et la diversité de la vie communautaire en utilisant le sol pour des activités récréatives extérieures dans la région, la préservation du patrimoine et la sensibilisation à la conservation;
- Acquérir et créer une réserve foncière publique qui assurera un accès et des installations nouveaux pour toute une gamme d'activités récréatives et éducatives le long du rivage.

Depuis 1970, la MTRCA met en oeuvre un plan touchant le secteur riverain élaboré à la fin des années 1960 par Metro, sans apport public. En conformité avec ce plan, l'organisme a établi sa présence et des installations dans toutes les parties du secteur riverain de Metro Toronto, notamment les parcs Humber Bay et Colonel Samuel Smith à Etobicoke, les parcs Tommy Thompson et Ashbridge's Bay à Toronto et Bluffer's Park à Scarborough.

La plupart des terres de la MTRCA sont gérées en son nom par les municipalités, y compris Metro Toronto. La MTRCA ne joue aucun rôle dans la région centrale du secteur riverain, où la participation locale est entre les mains de la ville de Toronto.

La propriété foncière, la gestion des terres et des ressources aquatiques et les activités récréatives (ports de plaisance, etc.) de la MTRCA contribuent au caractère et à la beauté des voisinages du secteur riverain ainsi qu'à leur vitalité. Toutefois, dans un certain nombre de cas, ces activités suscitent également des tensions entre les besoins et les désirs des résidents du voisinage et les besoins de conservation ou de la région auxquels répond la MTRCA; la circulation ou le stationnement régional pose par exemple souvent un problème dans les voisinages qui se trouvent à proximité des parcs et des agréments riverains de la MTRCA.

Pour éviter ces tensions, l'organisme s'est donné pour politique d'assurer l'accès à ses terrains et au secteur riverain de manière à ne pas gêner les voisinages adjacents ou avoisinants. Toutefois, elle n'a pas toujours réussi à éviter ces tensions, qui continueront probablement d'augmenter au fur et à mesure de l'accroissement de la fréquentation de ces agréments riverains et de l'expansion des voisinages situés dans le secteur riverain ou à proximité de celui-ci.

Depuis un an, la MTRCA se livre à une démarche de consultation publique dans le cadre de sa stratégie d'utilisation publique des terres protégées. La plupart de celles-ci sont à l'intérieur, le parc Tommy Thompson étant le seul qui est situé en bordure de l'eau. L'administration a effectué des sondages aléatoires auprès du grand public et consulté des groupements d'intérêt spécial et des groupes représentant les voisinages. A la lumière des réactions qu'elle a reçues, elle modifie actuellement de façon sensible sa stratégie et ses plans touchant les terres sauvegardées.

Au cours du processus de consultation, le public a clairement fait sentir à la MTRCA qu'il voulait la voir continuer d'acquérir et de protéger les aires libres, conserver et reconstituer les milieux naturels et consulter le public. Il est aussi apparu que le lien entre les aspects récréatifs et de conservation du mandat de l'administration semait la confusion dans l'esprit du public.

Cette confusion résulte en partie du fait que la MTRCA a eu recours au remblayage pour assurer l'accès public à la rive, permettre des activités aquatiques et terrestres publiques (par ex., parcs riverains et ports de plaisance)

et pour protéger la berge. Toutefois, dans certains cas, la conception technique choisie a créé des problèmes réels ou apparents de circulation de l'eau et, à la grande consternation de la population locale, a favorisé la croissance d'algues ou la pollution, comme cela s'est produit près du parc Colonel Samuel Smith.

Étant donné qu'on peut vraisemblablement s'attendre à un accroissement des pressions exercées par ceux qui revendiquent un élargissement des aires libres dans le secteur riverain, par ceux qui veulent utiliser celui-ci à des fins récréatives et par les résidents de l'endroit, il semblerait opportun que la MTRCA élargisse ses consultations publiques de façon à inclure les biens-fonds riverains et les plans d'aménagement portant sur ceux-ci. De plus, l'administration devrait envisager d'évaluer les solutions techniques dans un contexte géographique élargi de façon à analyser et à bonifier les répercussions générales sur le milieu.

Tous les plans éventuels touchant les nouveaux voisinages ou visant le raffermissement des voisinages existants du secteur riverain ou des régions adjacentes devraient englober les exigences régionales et les plans relatifs aux parcs riverains de la MTRCA. Ils devraient prévoir un accès piétonnier et automobile au secteur riverain, suffisamment d'espaces de stationnement pour répondre aux besoins régionaux ainsi que la création des zones tampons nécessaires entre les installations de la MTRCA et les voisinages. La MTRCA devrait elle-même être plus consciente des besoins des voisinages immédiats et des possibilités qui leur sont offertes à même ses installations régionales.

Plans et politiques en matière de logement de Metro Toronto

En théorie, la municipalité régionale de Metro Toronto a le pouvoir d'influencer l'orientation de la croissance et l'utilisation du sol, y compris la part de cette croissance que doit absorber le secteur riverain de l'agglomération. Toutefois, depuis quelques années, elle n'exerce pas activement cette influence. L'élection d'un nouveau conseil municipal, en novembre 1988, et la rédaction du nouveau plan officiel de Metro a permis à cette dernière d'exercer plus vigoureusement ses pouvoirs.

De tous les paliers de gouvernement, ce sont Metro Toronto et les villes de Toronto, Scarborough et Etobicoke qui ont l'incidence la plus directe et la plus forte sur la création et le maintien d'un parc immobilier approprié dans le secteur riverain et sur le développement et l'évolution des voisinages de ce secteur. Cela est attribuable aux responsabilités qu'elles assument relativement à l'aménagement et au zonage des terres, à la fourniture de l'infrastructure régionale ou locale (routes, transport en commun, eau, égout et évacuation des ordures) et à la prestation des services sociaux et communautaires.

Les services de Metro qui s'occupent le plus des voisinages et du logement sont ceux de l'aménagement, des services communautaires, du logement (y compris les sociétés de logement de l'agglomération torontoise), de la voirie et de la circulation, y compris la Toronto Transit Commission, et des travaux publics.

Plan de Metro Toronto

C'est en 1980 qu'a été approuvé l'actuel plan officiel de Metro Toronto. Il s'applique à la région de planification de l'agglomération torontoise, composée des villes de Toronto, Etobicoke, Scarborough, York et North York ainsi que de la circonscription d'East York.

En mars 1986, le conseil de Metro Toronto a autorisé une étude du plan sous les cinq principaux domaines suivants :

- La notion et les hypothèses de la région;
- Le logement et l'aménagement résidentiel;
- Les secteurs et activités d'emploi;
- Le transport;
- Les aires libres et l'environnement.

Dans le contexte de cet examen, la division de l'élaboration de la politique du service d'aménagement de Metro Toronto a rédigé deux rapports sur le logement. Le premier porte sur les tendances en matière de logement dans Metro

Toronto de 1976 à 1986, tandis que le second, intitulé Housing Intensification, porte sur la structure, la croissance et la répartition de la population de Metro Toronto de 1971 à 2011, en fonction du lien souhaité entre les lieux d'emploi et d'habitation, c'est-à-dire de l'opportunité de disperser une partie des lieux de travail du quartier des affaires central de Toronto vers d'autres centres commerciaux et de Metro.

Le rapport révèle que de 1971 à 1985, la croissance, dans la région de Toronto, s'est produite surtout à l'extérieur de l'agglomération torontoise, c'est-à-dire dans les municipalités régionales de Peel, York, Durham et Halton, qui ont enregistré une hausse démographique globale de 77 p. 100 (leur population passant de 830 000 à 1 468 700 habitants), tandis que la population de Metro n'a cru que de 3 p. 100. Le rapport aboutit à la conclusion que ce mouvement a été dû principalement au départ de l'agglomération torontoise de familles nouvellement formées cherchant des habitations familiales plus grandes et plus abordables dans les municipalités voisines.

Depuis quelques années, les lotissements, dans Metro Toronto, sont dominés par des habitations unifamiliales. Vu l'augmentation des prix, il a fallu, pour répondre à la demande, construire sur des terrains plus petits, ce qui a provoqué un accroissement des densités; en 1984, celles-ci étaient en moyenne de 37 logements par hectare (91 logements par acre).

Les auteurs du rapport prévoient que la population de la région de Toronto passera, de 1985 à 2011, de 3,6 millions à 4,7 millions d'habitants. Cette croissance se fera surtout, croit-on, dans les quatre régions qui encerclent Metro Toronto, tandis que la population de celle-ci demeurera relativement stable à environ 2,1 à 2,2 millions d'habitants.

Les urbanistes de l'agglomération torontoise prévoient que la part de la population de Metro Toronto située dans chacune des villes riveraines, par rapport à l'ensemble de la population de l'agglomération pour les six municipalités, sera la suivante :

	1985	1991	2001	2011
Ville de Toronto	606 250	603 800	6[illegible]3 800	592 500
Ville de Scarborough	461 960	460 900	470 000	470 000
Ville de Etobicoke	298 490	298 000	290 700	284 500
Total-Metro Toronto	2 154 530	2 174 900	2 169 500	2 138 500

Les auteurs estiment que, malgré la stabilité relative de la population, le nombre de ménages, dans Metro, augmentera de 160 000 entre 1985 et 2001. Cette hausse sera attribuable surtout aux ménages à deux personnes, résultant tant de la formation de familles nouvelles que d'un accroissement des couples plus âgés dont les enfants ont quitté le foyer. La population de l'agglomération torontoise vieillit et l'on s'attend à ce que la proportion des personnes âgées de plus de 60 ans passe, de 1986 à 2011, de 18 à 28 p. 100 de la population, correspondant à 614 900 personnes.

On s'attend à une demande, au cours de la période, de 209 000 logements supplémentaires dans l'agglomération torontoise, si l'on tient compte de l'augmentation du nombre des ménages, du remplacement des immeubles démolis et de la nécessité d'augmenter le taux de logements locatifs inoccupés. Les pertes attribuables à la démolition dépendront en partie de l'avenir de la Loi sur la protection du logement locatif.

Les auteurs concluent leur rapport en affirmant qu'il faudra déployer des efforts considérables pour assurer la production, dans Metro Toronto, d'un nombre suffisant de nouveaux logements; autrement, on s'expose à une pénurie constante d'habitations, à une augmentation des coûts de logement et à une intensification des départs de Metro Toronto.

Les urbanistes de Metro affirment que, compte tenu des modes d'occupation actuels des divers groupes d'âge, il se pourrait que 70 p. 100 de la demande de logements correspondent à des habitations en régime de propriété et qu'il faudra y répondre en aménageant des ensembles en copropriété de moyenne à forte densité et en encourageant les couples dont les enfants ont laissé le foyer, éventuellement au moyen de mesures d'incitation, à quitter leur maison familiale de banlieue et à emménager dans une autre forme de logement afin de faire de la place pour les jeunes familles.

Les urbanistes croient que, compte tenu des tendances de croissance actuelles, l'agglomération torontoise n'atteindra pas la population prévue de 2,5 à 3,0 millions d'habitants pour laquelle son infrastructure a été créée et qu'elle se retrouvera avec une infrastructure sous-utilisée. Les auteurs du rapport recommandent par conséquent que le conseil de Metro Toronto appuie des mesures visant à accroître la population de l'agglomération et qu'il utilise divers moyens pour promouvoir un accroissement du parc immobilier.

Mais on manque, dans l'agglomération torontoise, de la ressource fondamentale indispensable pour réaliser ce projet, c'est-à-dire de terres inoccupées ou non aménagées. En 1977, l'offre de terres vacantes de deux hectares (cinq acres) ou plus de superficie, dépassait 2 200 hectares (5 436 acres). En 1985, elle n'était plus que de 1 250 hectares (3 090 acres). On s'attend à ce que l'offre actuelle soit épuisée en 10 ans.

Les urbanistes de Metro ont calculé qu'il serait possible de répondre, grâce aux moyens suivants, à la demande de 209 000 nouvelles habitations requises d'ici à l'an 2011 :

o aménagement de terrains vacants	36 000 logements
o conversion	37 000 logements
o édification sur terrains intercalaires	25 000 logements
o réaménagement	111 000 logements
o total requis	209 000 logements

Le lotissement de terrains vacants ne permettra de fournir que 36 000 logements, ce qui signifie que les autres devront résulter de diverses formes d'intensification comprenant la conversion, l'édification sur terrains intercalaires et le réaménagement.

La conversion, définie comme étant le processus qui consiste à augmenter le nombre de ménages qui peuvent être installés dans un immeuble d'habitation, pourrait fournir jusqu'à 37 000 logements. Toutefois, la conversion n'est actuellement permise que dans certains quartiers résidentiels de Toronto, mais non à Scarborough ni dans la plupart des secteurs d'Etobicoke. Il faudrait recourir à des programmes de consultation et d'information communautaires

pour surmonter la résistance généralisée à la conversion. Il faudrait inciter les municipalités à changer le zonage dans les quartiers visés.

L'édification sur terrains intercalaires suppose la construction, sur des terrains vacants ou sous-utilisés de quartiers résidentiels existants, de petits immeubles d'habitation de moins de quatre étages qui sont bien intégrés au voisinage immédiat.

Dans la ville de Toronto, l'édification sur terrains intercalaires a représenté, ces dernières années, 20 p. 100 des achèvements de logements. Un taux global de 12 p. 100 dans l'agglomération torontoise, pour la période à l'étude, produirait, estime-t-on, 25 000 logements.

Pour répondre au reste de la demande, il faudra procéder au réaménagement des secteurs déjà aménagés : au cours de la période à l'étude, on aura besoin, estime-t-on, de 111 000 logements, soit plus de 50 p. 100 de tous les nouveaux logements requis.

Les urbanistes de Metro Toronto envisagent de raffermir les plans officiels et les règlements en matière de zonage municipaux et de l'agglomération portant sur les critères et les techniques de réaménagement qui appuient l'intensification. Ils font remarquer qu'à l'heure actuelle, les plans municipaux n'énoncent généralement pas d'objectifs à long terme en ce qui concerne le réaménagement résidentiel. Cela veut dire qu'il faut faire un nouveau zonage pour chaque projet d'aménagement, ce qui entraîne souvent de longs retards, en plus de faire augmenter les coûts et de susciter l'opposition des groupes de citoyens incertains de la stabilité de leur voisinage.

Les urbanistes recommandent que le plan révisé de Metro Toronto énonce des critères généraux permettant de définir les genres de secteurs les plus recherchés pour l'aménagement d'immeubles résidentiels. Selon Metro, ceux-ci incluent :

o les secteurs commerciaux et industriels qui sont tombés en désuétude;

- les secteurs à faible densité de population situés le long des artères de l'agglomération;

- les terrains sous-aménagés situés dans des centres polyvalents;

- les terrains situés dans un rayon de 650 à 750 mètres des gares du réseau de transport en commun rapide.

Il appartiendrait aux municipalités de décider des secteurs convenables où ces critères peuvent être appliqués.

De plus, les urbanistes recommandent que les plans municipaux prévoient des utilisations mixtes des terrains, notamment le long des artères et dans les centres locaux et de l'agglomération.

Ils recommandent également d'incorporer dans les règlements de zonage l'indice de la superficie et les limites s'appliquant à la densité de logements par hectare afin de favoriser l'aménagement de petits logements locatifs sans toutefois empêcher la construction des logements plus grands convenant au marché de haut de gamme ou des immeubles en copropriété.

Les urbanistes de Metro proposent que le conseil adopte une démarche plus active pour atteindre les buts en matière de celle-ci. Il a le pouvoir de le faire, du moins en ce qui concerne les plans d'occupation du sol, étant donné que la Loi sur l'aménagement du territoire accorde la préséance aux plans des organes municipaux supérieurs sur ceux des paliers inférieurs. Dans ce cas également, l'existence d'un nouveau conseil permet de croire que celui-ci sera animé d'une résolution ravivée. Il sera chargé d'adopter et d'appliquer le plan officiel révisé pour Metro.

Bien que ces recommandations en matière d'aménagement soient de portée générale, elles s'appliquent bien au secteur riverain. Le Groupe de travail en a tenu compte dans ses recommandations, présentées au chapitre 6, visant la création de nouveaux voisinages au moyen d'un réaménagement et d'un renforcement des voisinages riverains existants et de l'utilisation de diverses formes d'intensification.

Prestation du logement par Metro Toronto

Le département du logement et des services communautaires de Metro Toronto est chargé de l'exécution du programme de logement sans but lucratif de l'agglomération torontoise par l'entremise des sociétés du logement de Metro. Ces sociétés se livrent à de nombreuses activités dans les villes riveraines d'Etobicoke et de Scarborough, mais non pas à Toronto, qui a son propre organisme du logement, appelé Cityhome.

Par l'entremise de ses sociétés sans but lucratif, Metro possède un parc de 18 000 logements, en a 1 000 en voie de construction et projette d'en aménager 3 000 autres au cours des trois prochaines années. La plupart de ces logements sont réservés aux personnes âgées et aux personnes seules ainsi qu'à un nombre limité de familles.

Le département aborde avec prudence la question de l'aménagement résidentiel dans le secteur riverain, du moins en ce qui concerne le logement abordable, à but non lucratif ou familial. Elle estime que, dans l'agglomération torontoise, le secteur riverain ne peut faire qu'une contribution limitée à la réalisation des objectifs de logement à but non lucratif, du moins d'après les plans actuels des villes concernées.

La section et ses sociétés ont généralement eu de la difficulté à convaincre les collectivités à accepter leurs ensembles immobiliers parce que personne ne veut voir ces logements dans leur milieu immédiat. Elles s'emploient par conséquent à aménager des ensembles immobiliers dans des secteurs qui seront le plus portés à les accepter et, à l'heure actuelle, elles n'envisagent pas sérieusement de construire des habitations dans le secteur riverain.

Le département estime toutefois qu'il faudra probablement répondre, dans le secteur riverain comme ailleurs, à la pression exercée en vue d'aménager des ensembles de plus grande densité. A son avis, si l'on aménage des logements (notamment des logements subventionnés ou familiaux) dans le secteur riverain ou à proximité de celui-ci, il faudra prévoir des ensembles résidentiels d'une taille et d'une

densité suffisantes afin de créer la masse critique de population nécessaire pour justifier toute la gamme des services communautaires et des agréments (magasins, services de santé, services de loisirs, parcs et aires libres, écoles, églises, etc.).

À l'instar de la province, Metro Toronto accorde une plus grande priorité aux initiatives de logement lorsqu'elle doit décider de la réaffectation ou de l'aliénation de ses propres terres excédentaires. Certains terrains de l'agglomération qui sont actuellement excédentaires ou qui pourraient le devenir dans l'avenir sont situés dans le secteur riverain ou à proximité de celui-ci et pourraient être utilisés pour réaliser les objectifs de logement dans le secteur riverain.

Politiques et plans municipaux en matière de logement et de voisinages

Ce sont les administrations locales qui, de tous les pouvoirs publics, exercent l'influence la plus directe sur la conception et la construction réelles des logements et des voisinages. Le contrôle qu'elles exercent sur les plans et l'aménagement de l'utilisation du sol ainsi que leurs responsabilités en matière d'infrastructure et de services communautaires les amènent à jouer un rôle fondamental dans la détermination de l'emplacement, la répartition et la composition du parc des logements publics et privés ainsi que les fonctions et le caractère des voisinages, tant dans le secteur riverain qu'ailleurs.

Des trois villes dont nous évaluons dans le présent rapport le secteur riverain, c'est celle de Toronto qui s'est donné les plans et les politiques les plus élaborés relativement à son secteur riverain, probablement parce que c'est là que les pressions exercées sur le plan de l'aménagement ont été les plus fortes.

Il convient toutefois de noter que même les antécédents récents de Toronto concernant l'aménagement du secteur sont loin d'être uniformément reluisants : l'aménagement actuel de la partie centrale du secteur riverain est le résultat de

plans municipaux étalés sur les 20 dernières années, soit une époque où l'on a accordé des densités massives, croyant que les lotisseurs ne les exploiteraient jamais au maximum.

Or les valeurs de la collectivité, les plans officiels et les règlements de zonage n'ont pas nécessairement concordé. Cela a eu pour résultat que, de nos jours, face aux doutes exprimés par le public relativement au volume, à la hauteur, à la densité et au groupement des immeubles le long du rivage, le conseil municipal de Toronto a de la difficulté à prendre, au sujet des projets d'aménagement, des décisions qui sont dans l'intérêt public. Il doit en effet se reporter à un cadre d'urbanisme qui, il y a plusieurs années, a accordé aux lotisseurs le "droit" de construire dans le secteur riverain des immeubles plus gros et plus élevés que le public n'estime justifiés maintenant.

Etobicoke, qui examine le développement actuel et futur de son secteur riverain, près du secteur des motels, dont l'échelle et la densité se comparent à celles de la partie centrale du secteur riverain de Toronto, fait face au même genre de problème. Quant à Scarborough, elle n'a pas encore été obligée de faire face à cette situation et elle a donc une meilleure chance de planifier son rapport avec le secteur riverain et d'éviter certaines des difficultés qui se sont manifestées dans les deux autres villes.

Plans et politiques de la ville de Toronto

En ce qui concerne le logement et les voisinages, on peut diviser le secteur riverain de la ville de Toronto en trois parties : la partie centrale qui, avant le début des travaux de réaménagement à la fin des années 1960, servait presque exclusivement à des fins non résidentielles et les deux extrémités, est et ouest, du secteur riverain où l'on trouve divers voisinages résidentiels plus vieux, dont certains profitent de leur situation géographique tandis que d'autres ont été privés d'un accès direct à la rive.

Partie centrale du secteur riverain

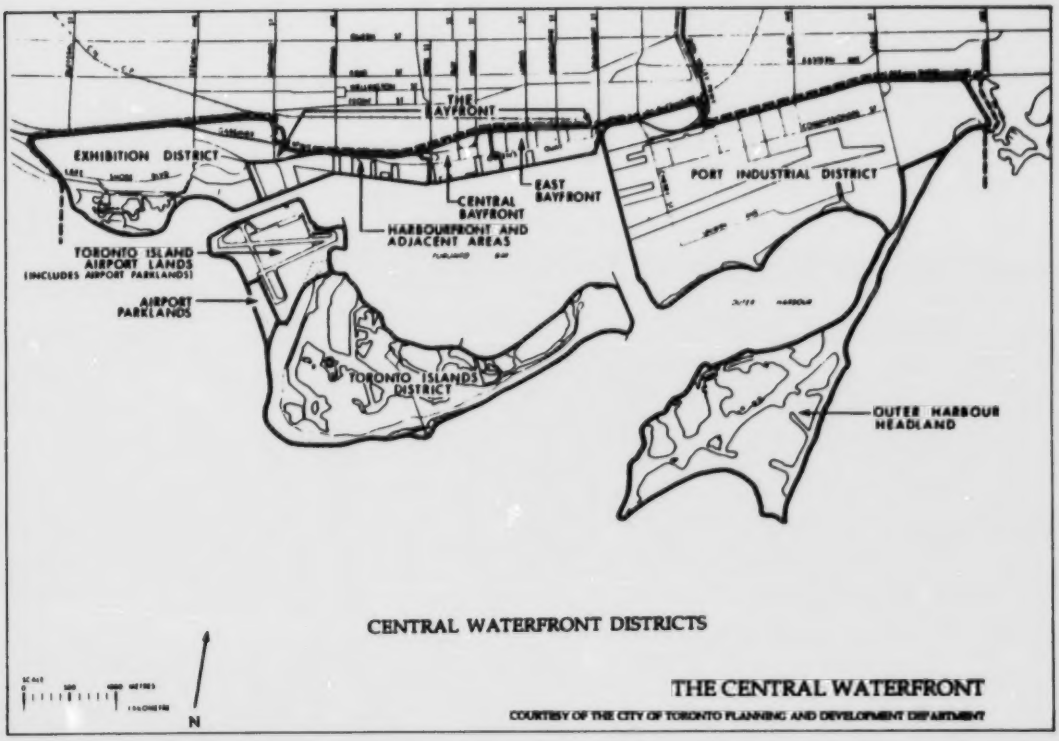
Pour la première fois de son histoire moderne, le conseil municipal de Toronto a adopté, le 17 juin 1988, un plan secondaire pour la partie centrale du secteur riverain. Ce plan constitue une mise à jour de la Partie I du Plan officiel de 1978 portant sur le secteur délimité par les rues Coxwell à l'est et Dufferin à l'ouest et comprenant tous les terrains entre ces rues situées au sud de l'avenue Eastern, du boulevard Lakeshore jusqu'à Bathurst et le long de la rue Front.

La ville a commencé à dresser des plans pour la partie centrale du secteur riverain dans les années 1960 et a accordé de fortes densités commerciales qui ont suscité l'intérêt du secteur privé pour le réaménagement. Dans les années 1970, les plans d'urbanisme de la ville ont été axés principalement sur le centre de la ville, tandis que de son côté le gouvernement fédéral est intervenu unilatéralement pour exproprier l'emplacement de Harbourfront afin de protéger l'intérêt public dans le secteur riverain où un mur de tours avait commencé à faire son apparition.

C'est à la fin des années 1970 que la ville a commencé à s'intéresser à la partie centrale du secteur riverain. Au cours des années 1980, son attitude à l'égard de celle-ci a évolué, en partie à cause des pressions exercées en matière d'aménagement et en partie en réponse à la réaction du public à certaines constructions dans le secteur riverain, tant à Harbourfront que dans le secteur Central Bayfront.

Le plan de 1988 portant sur la partie centrale du secteur riverain englobe les districts suivants :

- Harbourfront et les secteurs adjacents;
- Central Bayfront;
- East Bayfront;
- Port Industrial District;
- Outer Harbour et Outer Harbour Headland;
- Exhibition District;



CENTRAL WATERFRONT DISTRICTS

THE CENTRAL WATERFRONT

COURTESY OF THE CITY OF TORONTO PLANNING AND DEVELOPMENT DEPARTMENT

o Toronto Island District;

o Terres de Toronto Island Airport.

Le plan reconnaît que la partie centrale du secteur riverain constitue un des principaux agréments de la ville et de la région et que la ville devrait pouvoir réaliser ses objectifs étant donné que les principaux emplacements qui se trouvent dans le secteur, y compris les terres de la Toronto Harbour Commissioners, sont de propriété publique. Le but primordial que s'est donné le conseil municipal relativement à la partie centrale du secteur riverain est de promouvoir la jouissance et l'utilisation accrues par le public du secteur en veillant à ce que les aménagements et les mesures futurs, du secteur public ou privé, y compris de la Toronto Harbour Commissioners, concordent avec les objectifs suivants :

1. étendre la richesse, la diversité et l'activité de la vie urbaine à la partie centrale du secteur riverain, au moyen notamment de nouveaux aménagements résidentiels, commerciaux et institutionnels dans le quartier Harbourfront et les régions adjacentes et dans le secteur Central Bayfront;

2. combattre l'isolement physique et perceptible du secteur riverain du reste de la ville;

3. accroître et améliorer l'accès public le long de la rive et dans des régions de la partie centrale du secteur riverain;

4. accroître la quantité de parcs publics terrestres et lacustres dans toute la partie centrale du secteur riverain;

5. multiplier les possibilités récréatives et les activités publiques offertes à longueur d'année et sensibiliser davantage le public à celles-ci;

6. apporter des améliorations esthétiques et autres touchant le milieu.

Un autre but que s'est donné le conseil est de protéger et de continuer à faire valoir l'importante contribution, en tant que lieu de travail, de la partie centrale du secteur riverain.

Le conseil municipal s'est donné pour politique de défavoriser la vente ou la location à des entreprises privées des terres situées en bordure du lac qui appartiennent à un gouvernement quelconque, une société d'État ou un conseil, un organisme ou une commission publique, y compris la Toronto Harbour Commissionners. Il veut ainsi faire en sorte que ces terres, dans la partie centrale du secteur riverain, soient de propriété publique afin d'être accessibles en tout temps au public.

Il cherche également à atténuer l'effet d'obstacle que constitue le corridor Gardiner/Lakeshore et le corridor ferroviaire situé à l'extérieur des terres ferroviaires, en recourant, entre autres moyens, au déplacement, au réalignement ou à l'enlèvement des routes ou des voies ferrées. (Le Groupe de travail sur le corridor Gardiner/Lakeshore a étudié en détail ces questions et il a proposé un certain nombre d'initiatives en vue d'atténuer cet effet d'obstacle.)

Afin de répondre aux besoins récréatifs des voisinages immédiats, de la ville et de la région, il est prévu, dans le plan, de favoriser l'aménagement de parcs et d'installations récréatives publiques et commerciales dans la partie centrale du secteur riverain, notamment pour les activités qui doivent se dérouler en bordure de l'eau ou près de celle-ci ou qui favorisent la jouissance et l'utilisation à longueur d'année du secteur riverain.

En raison du caractère singulier et de l'importance spéciale que revêt la partie centrale du secteur riverain pour la ville et la région, le conseil municipal a adopté pour politique de veiller à ce que les nouveaux aménagements mettent en valeur ce secteur par l'excellence de leur conception. D'autres aspects de la politique du conseil ont trait à l'aménagement paysager et à l'embellissement, à la préservation des bâtiments et structures à valeur patrimoniale du secteur riverain, à la multiplication des perspec-

tives sur l'eau et à l'inclusion d'un plan exhaustif sur l'aménagement de parcs dans la partie centrale du secteur riverain.

Il est précisé dans le plan que, notamment pour le secteur Central Bayfront, il est important, en raison des questions liées à l'aménagement du sol, à l'environnement, au logement et au transport, que le réaménagement ne se produise qu'après l'adoption de lignes de conduite détaillées (c.-à-d., plans constituant un second volet) pour des emplacements donnés.

D'autres limites ont été imposées au secteur Bathurst/ Lakeshore, qui est censé faire l'objet d'une étude spéciale et où l'on pourrait envisager d'autres utilisations possibles du sol dans le Exhibition District, si ces utilisations contribuent à réaliser les buts du Conseil et n'ont pas de répercussions défavorables sur les secteurs adjacents.

Les districts suivants sont considérés comme convenables pour un aménagement résidentiel : Harbourfront et les secteurs adjacents; Central Bayfront; les îles Ward's et Algonquin dans le district des îles de Toronto; et les terres de Toronto Island Airport, si jamais l'aéroport est déménagé.

Le plan ne prévoit pas d'aménagement résidentiel dans East Bayfront, Port Industrial District, le Outer Harbour, le Outer Harbour Headland et le Exhibition District.

En ce qui concerne Harbourfront et les secteurs adjacents ainsi que Central Bayfront, le plan prévoit un réaménagement en vue de créer des quartiers résidentiels et des quartiers mixtes, à la fois commerciaux et résidentiels, pouvant accueillir divers types de ménages. Selon le plan, la densité de ces quartiers devrait en général baisser au fur et à mesure qu'augmente la distance par rapport à la rue Bay et leur forme, leur échelle et leur configuration devraient permettre de protéger la vue de la baie de Toronto.

On a déjà réalisé, dans le secteur Central Bayfront, des travaux de construction importants et à forte densité qui ont par conséquent limité considérablement d'autres possibilités d'aménagement. Le plan prévoit toutefois la mise en valeur du reste de ce secteur à un niveau de densité allant

de moyen à élevé ainsi que l'aménagement d'habitations subventionnées, en conformité avec les objectifs de logement de la ville, une combinaison d'utilisations intégrée et la prestation de services et d'installations communautaires acceptables.

Toutefois, la ville ne s'en tient pas à ces règles d'urbanisme et a approuvé pour ce secteur des projets d'aménagement pour lesquels les promoteurs ont réussi à obtenir que les habitations subventionnées soient construites ailleurs. Cela est dû en partie au fait que la ville ne s'est pas sentie en mesure d'obliger les promoteurs à réaliser à l'endroit même les objectifs en matière de logements subventionnés. La province devrait soutenir la ville (et d'autres municipalités) en obligeant les promoteurs privés de gros projets à intégrer à ceux-ci les logements abordables. Elle devrait les inciter à construire ceux-ci eux-mêmes, dans le cadre du projet, ou trouver un autre moyen - par exemple en concluant une entente avec une coopérative de logement ou un organisme à but non lucratif - afin de satisfaire cette exigence.

Le plan de 1988 pour l'ensemble de la partie centrale du secteur riverain est, sous bien des rapports, admirable. Il représente une amélioration appréciable par rapport au plan qu'il modifie et met à jour. Il clarifie la position de la ville en ce qui concerne l'envergure, la sorte et le caractère des constructions devant être situées dans la partie centrale du secteur riverain ainsi que les utilisations qui doivent y être permises. L'importance accordée à la propriété publique du rivage et à l'accès public à l'eau, la prise en considération des éléments environnementaux, le souci manifesté pour les parcs, la reconnaissance de la possibilité d'avoir des utilisations mixtes, la sensibilisation au besoin d'assurer une continuité d'utilisation publique (tels des établissements de vente au détail au rez-de-chaussée afin de favoriser l'animation de la rue), l'accent mis sur les liens nord-sud, autant de caractéristiques du plan, parmi de nombreuses autres, qui valent d'être notées.

Toutefois, en ce qui concerne le logement et les voisinages, le plan n'est pas tout à fait à la hauteur. Les principaux problèmes sont dus au fait que le plan suppose le maintien de la structure économique actuelle de la région de Toronto et qu'il ne fait pas suffisamment entrer en ligne de

compte les tendances économiques qui changent le genre d'emplois qui peuvent être maintenus ou qui peuvent être créés et qui le seront effectivement dans le quartier central des affaires ou à proximité de celui-ci. On assiste à une multiplication des emplois dans les secteurs du commerce, des finances et des services, tandis que ceux des secteurs de la fabrication et du transport diminuent en importance pour l'économie de la ville.

L'aménagement à long terme du territoire dans la partie centrale du secteur riverain devrait faire entrer en ligne de compte ces tendances en prévoyant la réaffectation à d'autres utilisations de terres industrielles et portuaires éventuellement excédentaires.

Parmi les autres facteurs qu'on semble avoir sous-estimés, signalons les tendances centripètes que nous avons décrites dans le chapitre précédent au sujet des tendances de développement de Metro et de la région de Toronto. Dans notre analyse du logement dans Metro Toronto, nous avons signalé la superficie limitée des terres vacantes pouvant être aménagées à des fins résidentielles et nous avons affirmé que c'est à l'aide du réaménagement qu'il faudra, au cours des 20 prochaines années, répondre à plus de 50 p. 100 des besoins de logement de la région.

La partie centrale du secteur riverain offre la meilleure possibilité de répondre à ces besoins grâce au réaménagement du quartier East Bayfront et du Port Industrial Area. Les dimensions globales de cet aménagement, certes en ce qui concerne le logement, dépassent largement les 9 000 logements prévus pour les terres ferroviaires de 81 hectares (200 acres). Port Industrial District est en effet suffisamment vaste pour qu'on y aménage non seulement un voisinage mais toute une petite ville. C'est donc dire que dans ces deux seuls secteurs, on pourrait aménager au moins 17 000 logements, tout en ayant amplement de place pour des aires libres et d'autres utilisations.

Cela ne veut pas dire qu'il faut prévoir, dans le plan, la disparition des utilisations portuaires et industrielles, mais que, compte tenu des vastes superficies qu'occupent actuellement ces deux utilisations, à une densité loin d'être optimale, et compte tenu des tendances que nous venons d'esquisser, il faudrait envisager d'autres modifica-

tions au plan. Celles-ci permettraient une combinaison appropriée d'utilisations résidentielles et industrielles dans le secteur East Bayfront (ainsi que d'autres utilisations commerciales et institutionnelles) et l'aménagement de constructions résidentielles, portuaires et industrielles, de parcs et d'aires libres dans le Port Industrial Area.

Au cours des discussions et des audiences publiques qui ont abouti à l'adoption du plan (dont on avait parlé pendant au moins six ans), les principaux arguments qu'on a fait valoir en opposition à l'aménagement d'habitations dans le secteur East Bayfront étaient les suivants :

- le logement et l'industrie ne font pas bon ménage;
- le secteur ne se prête pas à une utilisation résidentielle étant donné la proximité de la voie rapide Gardiner;
- les industries qui s'y trouvent exploitent 24 heures sur 24, sept jours sur sept, et créent des conditions désagréables pour les résidents éventuels;
- cela entraînerait une perte d'emplois dans les industries;
- les industries versent des impôts élevés à la ville et devraient pouvoir compter sur un milieu industriel stable à l'abri de conflits résidentiels;
- les fonds limités pouvant être consacrés au logement subventionné ne pourront être affectés à ce secteur parce qu'il faudra les consacrer au secteur Harbourfront et à d'autres régions;
- il est prévu d'aménager des nombres appréciables d'habitations dans d'autres quartiers du secteur riverain ou à proximité de celui-ci, soit Harbourfront, les terres ferroviaires et le secteur Central Bayfront.

On a aussi présenté des arguments contre l'aménagement d'habitations dans le secteur industriel du port, y compris les suivants :

- la pénurie de terres disponibles (les terres appartiennent à des organismes publics, à la Toronto Harbour Commissioners et à Ontario Hydro, qui ne les ont pas déclarées excédentaires);

- l'éloignement des services communautaires si l'on n'aménageait à cet endroit qu'un petit nombre d'habitations;

- l'absence de services, qui s'arrêtent au chenal de navigation;

- les contraintes environnementales que constituent la pollution et la contamination industrielles;

- les répercussions sur l'industrie;

- les répercussions sur les aires libres et les parcs.

À long terme, ces arguments ne seront pas défendables, compte tenu des tendances industrielles et commerciales dont nous avons discuté et des répercussions économiques qu'aurait le fait de ne pas exploiter ces terres de grande valeur à des densités suffisantes pour garantir un bon rendement financier ou économique (tant pour les gouvernements que pour les propriétaires privés).

Il faudrait noter les considérations suivantes en faveur de l'aménagement d'habitations :

- la nécessité d'aménager des logements supplémentaires, spécialement des logements abordables, en plus de ceux qui sont prévus pour les autres parties du secteur riverain, à proximité de la plus importante source de nouveaux emplois dans Metro Toronto, à savoir le quartier des affaires;

- l'accroissement du nombre d'habitations à but non lucratif alloué, qui a plus que doublé depuis qu'on a fait valoir, en 1984, la pénurie de fonds (en conséquence surtout de l'entrée de la province dans ce domaine du logement et de l'expansion du rôle qu'elle y joue);

- la possibilité de recourir à une conception judicieuse pour assurer entre des utilisations mixtes un rapport convenable permettant de respecter et protéger tous les intéressés et régler les conflits entre eux;

- les possibilités et circonstances nouvelles résultant de la création du Comité intergouvernemental sur le secteur riverain et de la Commission royale. Cela traduit l'engagement des deux paliers supérieurs de gouvernement à favoriser l'aménagement du secteur riverain dans l'intérêt public. Au moment voulu, ces deux paliers de gouvernement seront vraisemblablement disposés à dégager des terres qui relèvent de leur compétence afin qu'elles puissent être utilisées pour réaliser les buts convenus touchant le secteur riverain.

Si la ville modifiait ses plans, on pourrait éventuellement procéder à l'aménagement d'habitations et de voisinages dans le secteur East Bayfront d'ici cinq ans. Il faudrait toutefois que cet aménagement se fasse de façon ordonnée ce qui, toutes autres choses étant égales, signifie d'aménager Harbourfront, les terres ferroviaires et Central Bayfront avant East Bayfront et Port Industrial Area.

Il convient de signaler que les deux sociétés ferroviaires ont songé à réaménager leurs terres pendant plus de 20 ans avant de conclure une entente avec la ville, en 1986, au sujet de City Place et Southtown. Il a fallu huit ans aux différents paliers de gouvernement pour s'entendre sur la Partie II du plan de Harbourfront, que la ville et le gouvernement du Canada étudient actuellement en vue d'y apporter éventuellement des modifications.

Comme la Toronto Harbour Commissioners a élaboré son propre plan pour le port, qu'elle peut apparemment mettre en oeuvre sans l'approbation d'un palier de gouvernement quelconque et qui ne prévoit aucun aménagement résidentiel ou de voisinages, il est indispensable, pour l'avenir du secteur riverain de Toronto de réexaminer la question des utilisations à long terme des terrains dans East Bayfront et Port Industrial Area. Cela s'impose de toute urgence.

L'aménagement du territoire dans ces deux secteurs revêt une importance capitale pour l'ensemble du secteur riverain. On ne pourra espérer changer avant 50 ans ou plus les utilisations du sol si les plans de la ville et de la THC sont mis en oeuvre sans aucune autre forme de procès.

Plans de la ville de Toronto pour les régions riveraines en dehors de la partie centrale du secteur riverain

Il y a deux autres régions riveraines à l'est et à l'ouest de la partie centrale : Eastern et Western Beaches. Elles ont été relativement stables, du moins au cours des 20 dernières années, et elles n'ont pas été exposées aux mêmes formes de pression en matière d'aménagement qui ont touché la partie centrale.

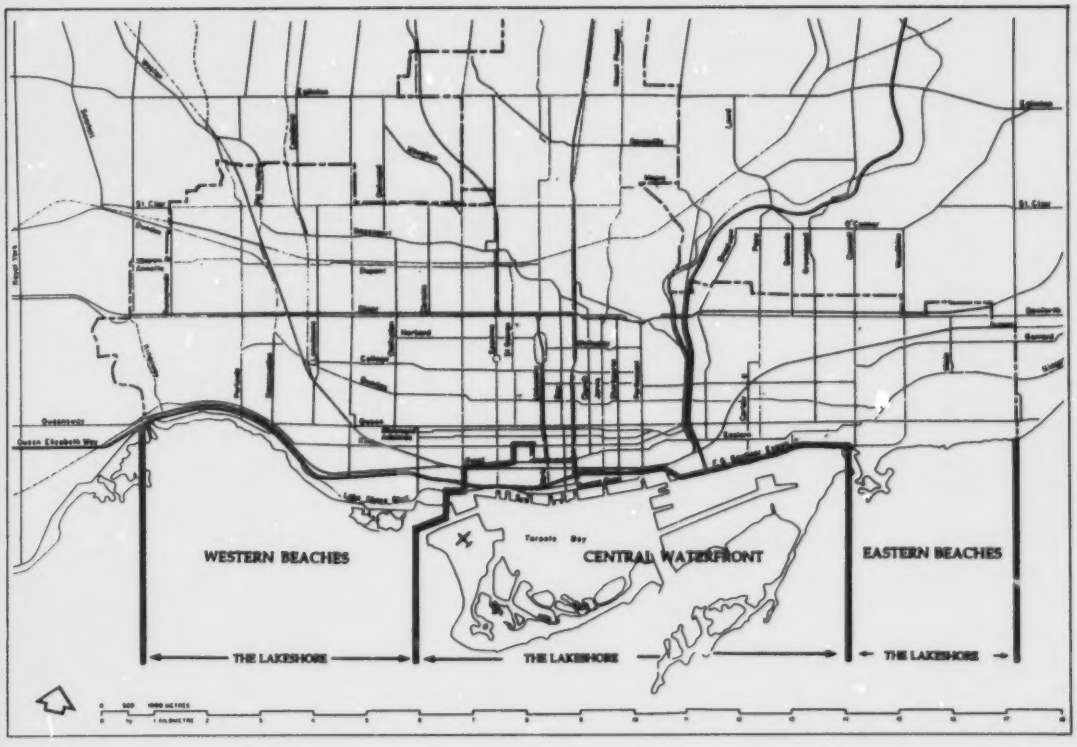
Le plan officiel de la ville (de 1978) désigne Eastern et Western Beaches (de même que les îles de Toronto et les terrains de la Canadian National Exhibition) seulement pour des parcs ou pour des utilisations récréatives ou accessoires.

Le plan précise que l'accès public aux parcs situés en bordure du lac sera amélioré à condition que cela ne nuise pas à l'apparence et à la valeur récréative et que cet accès amélioré ne nuise pas aux secteurs résidentiels adjacents. Le bord du lac et les autres régions désignées aires libres dans la plan renferment les éléments qui doivent servir de fondement au réseau principal de parcs de la ville, y compris les parcs locaux, de district et régionaux.

Le plan est toujours en vigueur mais aucun projet dans la partie II pour Eastern et Western Beaches n'a été exécuté au cours des 10 années qui ont suivi l'approbation du plan, bien qu'il y ait certains plans dans la Partie II pour les districts ou les voisinages adjacents au rivage, par exemple Eastern et South Riverdale. Les urbanistes prévoient qu'on s'intéressera davantage aux plans constituant la Partie II au début des années 1990.

Il y a plusieurs questions liées au logement et aux voisinages dont il faudra tenir compte au moment d'élargir la portée des plans de Partie II.

Premièrement, il y a le fait que l'accès au rivage dans la région des Western Beaches est difficile à cause du corridor de transport qui limite inutilement l'utilisation des parcs dans ce secteur.


WESTERN BEACHES
CENTRAL WATERFRONT
EASTERN BEACHES
THE LAKESHORE
THE LAKESHORE
THE LAKESHORE

Deuxièmement, beaucoup de voisinages, dans le secteur, ne sont pas tournés vers l'eau mais plutôt vers l'intérieur des terres. Or les plans constituant la Partie II devraient prévoir une orientation dans les deux sens.

Troisièmement, il y a une tension qui existe dans les régions où les besoins du secteur riverain et son usage récréatif exercent des pressions sur les installations locales; c'est le cas par exemple des comptoirs de vente au détail et des installations des parcs dans le secteur Beach. On pourrait atténuer ces pressions en prenant les mesures nécessaires, par exemple en aménageant des terrains de stationnement régionaux à proximité de la piste de course Greenwood.

Quatrièmement, il existe des possibilités d'intensifier le logement et d'étendre les voisinages vers la rive et celles-ci devraient être examinées. Signalons par exemple le projet d'aménager le Parkdale Deck, qui resserrera le lien entre les voisinages résidentiels et l'eau.

Enfin, un grand nombre de ces voisinages ont un certain âge et sont de caractère plus stable et certains n'offrent peut-être pas les installations communautaires qu'on trouve dans les quartiers résidentiels plus récents. Les associations de voisinage ont par exemple signalé le besoin d'installations pour les adolescents et les jeunes enfants.

Politique sur les terres excédentaires de la ville de Toronto

Contrairement à la province, la ville de Toronto n'a pas adopté une politique explicite du logement d'abord, mais elle s'est dotée de sa propre version. Les terres déclarées excédentaires sont soumises à l'étude d'un comité composé de chefs de service, et le service du logement se voit généralement accordé la priorité pour ce qui est de les revendiquer en vue d'y aménager des logements à but non lucratif. Dans ce cas, l'ensemble est largement ou entièrement aménagé par une société à but non lucratif ou une coopérative de logement qui s'assure que toutes les habitations sont abordables.

Un emplacement jugé propre à être aménagé à des fins résidentielles peut ne pas être attribué au service du logement et être plutôt vendu à une juste valeur marchande, mais il est peu probable que cela se produise dans le climat actuel.

Programmes de logement de la ville de Toronto

La ville de Toronto a sa propre société de logement, Cityhome, qui met à exécution son programme de logement à but non lucratif en tirant parti des programmes fédéraux et provinciaux et en mettant sur pied des projets de logements à but non lucratif résultant d'accords de transferts et de primes entre la ville et les promoteurs.

Cityhome est fort active dans le secteur riverain. À l'heure actuelle, elle compte par exemple un ensemble immobilier à but non lucratif en voie de construction à Harbourfront et un autre à South Parkdale. Elle servira également d'organisme d'exécution pour St. Lawrence Square et elle pourrait être chargée de la construction des logements à but non lucratif sur les terres ferroviaires, à City Place et dans Southtown, si les sociétés ferroviaires ne construisent pas elles-mêmes les habitations.

Plans et politiques de la ville d'Etobicoke

Le rôle d'Etobicoke dans Metro Toronto et dans la région métropolitaine de Toronto subit actuellement des changements importants au fur et à mesure du vieillissement et de la maturation de la ville. Celle-ci abandonne progressivement son caractère suburbain pour adopter les caractéristiques d'un secteur du coeur de la ville, tant sur le plan socio-économique que sur celui de son développement physique.

Conscient des pressions, défis et possibilités qu'entraînent ces transformations, le conseil municipal d'Etobicoke a décidé, en 1986-1987, d'examiner et de mettre à jour son plan officiel, adopté en 1977. Il est prévu que le nouveau conseil municipal étudiera et adoptera le nouveau plan officiel au cours des 12 prochains mois et qu'il le présentera à la province au début de 1990.

Entre temps, on a réalisé des recherches et des études et résumé et utilisé les principales constatations afin de formuler les différentes lignes de conduite pouvant orienter le développement d'Etobicoke. En août 1988, celles-ci ont été publiées dans un document intitulé Choices For The Future et elles feront maintenant l'objet de consultations publiques et intergouvernementales avant qu'une ébauche du plan officiel ne soit établie au printemps, en prévision d'une autre série de consultations publiques.

Les questions relatives à l'aménagement du territoire qui seront incluses dans le prochain plan officiel ont été analysées en fonction de quatre thèmes stratégiques :

o la population et le logement;

o la base économique;

o les transports;

o la mise en application.

Le document Choices For The Future renferme une analyse et une comparaison par rapport à huit critères de trois politiques stratégiques pour chacun de ces thèmes ainsi que des recommandations sur les politiques privilégiées dans chaque cas. Les trois lignes de conduite analysées sont les suivantes :

o une démarche passive, c'est-à-dire que la ville ne donnerait qu'une orientation minimale dans son plan officiel et qu'il lui faudrait par conséquent réagir aux demandes du marché et aux transformations sociales;

o une politique du changement modéré ou de maintien qui amènerait la ville à assurer une orientation au moyen de son plan officiel afin de maintenir à un degré poussé la situation actuelle, en apportant des améliorations modestes pour tenir compte des influences du marché et des tendances sociales;

o une démarche active qui amènerait la ville à orienter directement la croissance afin de réaliser les modalités sociales, économiques et physiques voulues.

Il ne reste dans Etobicoke que très peu de terrains vacants, de sorte que la ville passe actuellement à une phase de réaménagement qui supposera des densités plus fortes et une utilisation plus intensive du sol. Des écoles et des industries anciennes ont fermé leurs portes; la circulation a augmenté puisque les migrants quotidiens viennent de municipalités voisines; l'aménagement d'immeubles à bureaux a augmenté et il y a une plus grande variété d'utilisations dans les secteurs d'emploi.

Jusqu'ici, le changement physique ne s'est pas fait autant sentir dans les secteurs résidentiels, bien qu'on assiste à l'émergence de tours en copropriété à des endroits stratégiques. Toutefois, au fur et à mesure de la maturation de la ville, on assiste à un vieillissement et à une diversification de la population, ce qui entraîne une disparité croissante entre les types de logements disponibles et les besoins de groupes importants de la population. Pour répondre à la demande, il faut grossir et diversifier le parc immobilier, empêcher la baisse prévue de la population de la ville et éviter les répercussions négatives sur sa base économique et ses services.

La ville a nommé un comité des besoins de logement, composé du maire, de trois conseillers et de représentants des associations de quartier, des groupes de services communautaires, du secteur immobilier et du service d'aménagement du territoire, en le chargeant d'étudier les parties du plan officiel portant sur le logement et la population.

Un certain nombre de documents de travail ont été rédigés sur la composition actuelle et prévue de la population de la ville; ils renferment également une évaluation du parc immobilier, des besoins et des exigences sur le plan de l'offre de la ville en fonction de diverses projections démographiques jusqu'en l'an 2001. L'analyse démographique et du logement faite par les urbanistes de Metro Toronto, qui ont proposé des politiques de logement adaptées à la situation d'Etobicoke, a également été étudiée et est entrée en ligne de compte dans les recommandations qu'a formulées le comité.

Les urbanistes d'Etobicoke ont examiné trois prévisions démographiques et portant sur les ménages jusqu'en l'an 2001; la moins élevée, qui concorde avec celle faite en 1987 par Metro Toronto, est de 300 000 habitants, tandis que la

plus élevée, de 311 000 habitants, est fondée sur les tendances démographiques actuelles et les statistiques sur les migrations. Après avoir évalué les répercussions sur le plan du logement et les conséquences sur la collectivité existante, les urbanistes ont opté pour une prévision démographique moyenne de 305 000 habitants comme base de leurs travaux de planification.

Ville d'Etobicoke : Prévisions démographiques 1986-2001

	1986	1991	1996	2001
Population	302 973	303 648	304 330	305 000
Ménages	110 585	121 459	124 725	126 000

Les urbanistes recommandent donc que la ville lutte contre la baisse démographique que prévoit Metro Toronto en planifiant le maintien de la population et un accroissement des choix de logements. Mais vu l'évolution de la famille et la baisse continue de la taille des ménages, qui passeront de 2,74 personnes à 2,42 personnes par ménage d'ici à l'an 2001, il est certain que la demande de logements à Etobicoke continuera de changer. D'après les études sur le logement à Etobicoke, la demande atteindra son maximum entre 1986 et 1991 pour ensuite diminuer progressivement.

À la lumière de leur stratégie proposée, les urbanistes recommandent d'adopter les buts suivants en ce qui concerne la politique et les plans de logement :

1. prévoir l'aménagement à Etobicoke, d'ici à l'an 2001, des habitations nécessaires pour maintenir la population à son niveau actuel;

2. offrir aux résidents d'Etobicoke une vaste gamme et de nombreux choix de types de logements et de modes d'occupation.

À cela il faut ajouter les buts secondaires suivants :

1. prévoir et favoriser l'intégration à Etobicoke, d'ici à l'an 2001, d'une moyenne de 800 nouveaux logements par année;

2. favoriser le recours à l'intensification du logement, incluant la conversion, l'édification sur terrains intercalaires et le réaménagement afin d'atteindre les objectifs voulus dans les secteurs appropriés;

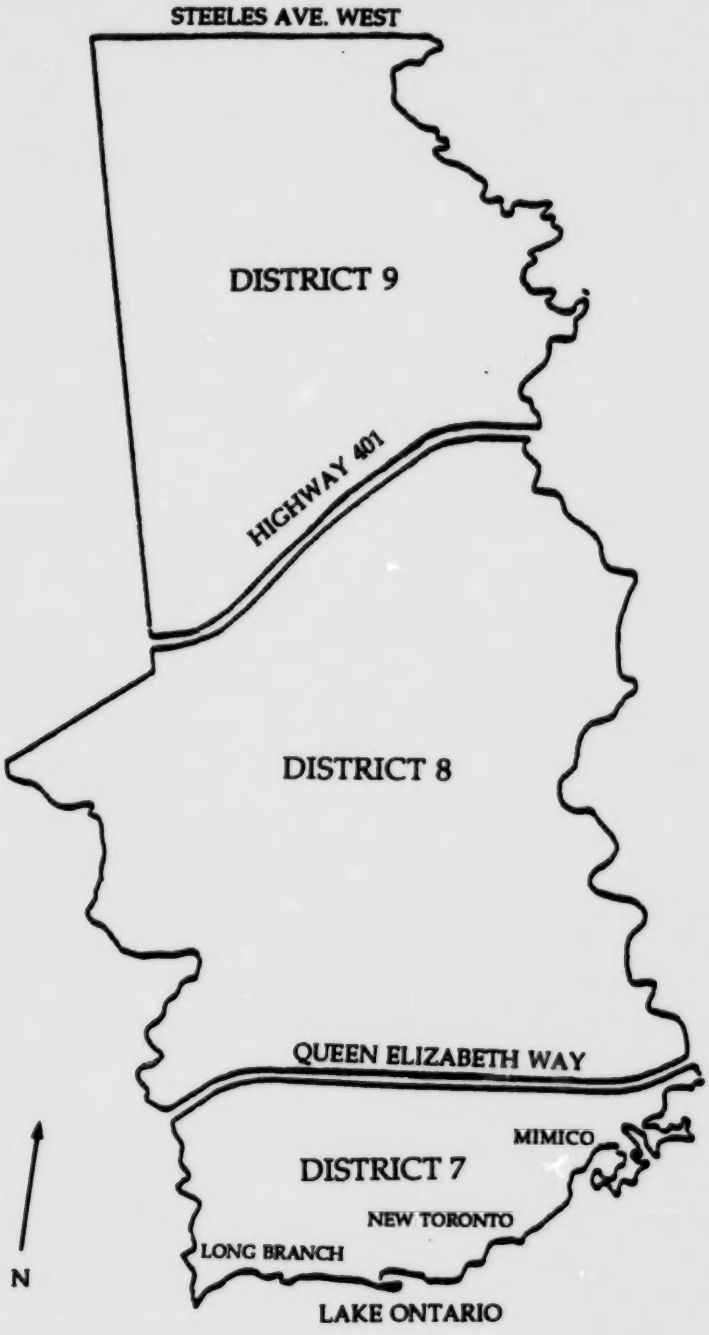
3. favoriser l'offre de logements de toutes sortes, de tous styles et de tous prix afin de répondre aux besoins divers des résidents d'Etobicoke;

4. favoriser l'offre d'habitations aux résidents ayant des besoins spéciaux de logement auxquels le marché du logement ne répond pas facilement.

Pour atteindre ces buts, les urbanistes recommandent des politiques qui permettront la conversion dans tous les quartiers résidentiels, l'intensification de l'occupation dans certains quartiers d'immeubles d'habitation à forte densité et l'adoption d'une politique du logement d'abord relativement aux terres qui appartiennent à la ville ou à d'autres pouvoirs publics. Toutefois, parce que la ville tient à conserver sa base industrielle, les priorités recommandées en ce qui concerne la réutilisation des terres industrielles existantes sont tout d'abord l'usage résidentiel, suivi d'un usage résidentiel ou polyvalent incluant l'usage résidentiel.

Dans leurs recommandations de politiques, les urbanistes ne font que brièvement mention du logement abordable et affirment qu'il faudrait prendre des engagements à cet égard lorsqu'il s'agit de réaménager des terrains publics excédentaires. Signalons que cela est proposé malgré l'analyse que renferment les documents de travail et qui montre qu'Etobicoke n'a pas fourni sa part des logements à loyer proportionné au revenu ainsi que l'exige la politique du logement de Metro Toronto.

Toutefois, les recommandations de politiques représentent dans l'ensemble un changement appréciable pour Etobicoke. Le type de logement qu'on trouve traditionnellement dans



PLANNING DISTRICTS OF ETOBICOKE

COURTESY OF THE PLANNING DEPARTMENT CITY OF ETOBICOKE

cette ville, à savoir les maisons individuelles, en plus forte proportion à Etobicoke que dans n'importe quelle autre municipalité de l'agglomération, soit 47 p. 100, sera modifié au fur et à mesure des conversions et des réaménagements, les autres formes de logements comme les immeubles d'habitation en copropriété à moyenne ou forte densité devenant plus courantes. Il se peut que le nombre de logements locatifs continue de baisser.

Etobicoke est divisée en trois districts d'aménagement, soit les districts 7, 8 et 9. Le district 7 inclut le secteur riverain et englobe quatre collectivités, soit Alderwood, qui est à l'intérieur des terres ainsi que les trois collectivités riveraines de Long Branch, New Toronto et Mimico.

L'utilisation mixte du sol qui caractérise le district 7 traduit le développement historique de celui-ci : il renferme une proportion appréciable des entreprises industrielles qu'on trouve dans la ville ainsi que le parc immobilier le plus vieux d'Etobicoke. Le secteur riverain du district 7 inclut des parcs et des aires libres importantes comme les parcs Marie Curtis et Prince of Wales, des institutions régionales comme le Humber College et l'emplacement de l'ancien Lakeshore Psychiatric Hospital, des quartiers résidentiels dont la densité varie de maisons unifamiliales à des immeubles à logements multiples et des secteurs commerciaux comme le quartier des magasins de vente au détail qu'on trouve sur le boulevard Lakeshore et le secteur des motels.

Le district 7 est complètement aménagé; la population est diversifiée, le tiers correspondant à des ménages non familiaux, et la taille des ménages est la plus faible d'Etobicoke. Son vaste parc de vieux logements inclut une forte proportion d'immeubles d'habitation locative et un nombre appréciable de maisons unifamiliales.

Les logements locatifs et occupés par leur propriétaire, y sont moins chers que dans l'ensemble de la ville en partie à cause de l'âge du parc immobilier et en partie à cause de la taille modeste des maisons achetables. On y trouve de nombreux ménages à revenu faible et modéré.

Une bonne part du secteur riverain, comme d'autres quartiers du district 7, traverse actuellement une phase de transition et offre d'importantes possibilités de réaménagement, dont certaines ont partiellement été exploitées, comme à Palace Pier et dans d'autres ensembles en copropriété, tandis que d'autres ne sont encore qu'à l'état de projet, comme c'est le cas du terrain de l'ancien Lakeshore Psychiatric Hospital.

Le plan officiel actuel traduit les aspirations de la ville relativement à son secteur riverain, et il en est question dans Choices For The Future, bien que de façon plutôt indirecte. On présente le secteur riverain comme un atout important pour la ville à cause de l'excellente vue qu'on y a sur le lac et des possibilités récréatives qu'offre celui-ci. Les autres atouts incluent l'accès public et les ressources récréatives. Des buts et des politiques ont été proposés afin d'appuyer celles-ci et d'améliorer l'accès public.

On élabore des projets plus explicites d'urbanisme et d'aménagement touchant les secteurs riverains au fur et à mesure de l'établissement de plans devant permettre la mise en valeur des principales possibilités d'aménagement qui s'offrent dans le secteur riverain du district 7 ou à proximité de celui-ci. Signalons notamment la modification prévue du plan officiel de la ville touchant le secteur des motels et l'étude sur le quartier Mimico, les propositions de la province relativement à l'emplacement du Lakeshore Psychiatric Hospital et de Humber College, à Long Branch, et les propositions mises de l'avant par le Daniels Group pour l'ancien emplacement voisin de la Goodyear.

En février 1988, le conseil municipal d'Etobicoke a adopté le plan secondaire pour le secteur des motels de Mimico en tant que modification au plan officiel, et la Commission des affaires municipales de l'Ontario (CAMO) en est actuellement saisie.

Le plan renferme un historique du secteur des motels et rappelle la décision prise en 1972 par le conseil municipal d'accroître appréciablement la densité dans ce quartier en la faisant passer d'une densité résidentielle faible (50-75 logements par hectare [124-185 logements par acre]) qui s'appliquait au moment où les motels ont été créés à une

densité résidentielle élevée, avec utilisations institutionnelle, commerciale et d'aires ouvertes accessoires. Le plan a par la suite été rajusté, et la CAMO a approuvé les révisions de 1980 portant la densité à 227 logements par hectare. Le Cabinet provincial a par la suite confirmé la décision de la CAMO lorsqu'il a étudié les objections à cette décision.

Une question que soulève ce plan et qui pourrait avoir des répercussions plus vastes pour Harbourfront, par exemple, est celle de l'attribution de densités aux parcelles de terrain ainsi qu'aux lots de grève d'un emplacement. Dans la pratique, les densités attribuées aux lots de grève viennent s'ajouter, pour ce qui est des constructions, à celles des parcelles de terrain; c'est donc dire que l'attribution de densités à des lots de grève a pour conséquence nette d'accroître la densité et le groupement des bâtiments sur les terrains. Dans d'autres parties du secteur riverain d'Etobicoke, la municipalité a réglé la question en appliquant aux lots de grève un zonage d'aires libres et en attribuant les densités aux terrains en fonction des mérites de l'emplacement ou de la proposition de rezonage subséquente.

Le secteur des motels couvre une superficie d'environ 20 hectares (50 acres). Une étude d'urbanisme qui a précédé la modification du plan officiel a fait valoir ses possibilités comme endroit propice à des utilisations diverses, y compris l'aménagement d'hôtels, de quartiers résidentiels de forte densité, d'immeubles à bureaux, de commerces spécialisés de vente au détail, d'institutions publiques et d'aires ouvertes. Les auteurs de l'étude ont conclu que le secteur des motels pouvait devenir un noyau important d'utilisations urbaines, servant de point central pour le secteur riverain d'Etobicoke ainsi que de point d'attache pour le réseau des parcs de la partie ouest du secteur riverain de Metro Toronto.

La modification permet des utilisations mixtes et prévoit la création future d'un parc riverain liant le parc Humber Bay au secteur des motels et au parc Palace Pier. Les objectifs arrêtés en matière d'urbanisme misent sur l'urbanité, une conception de grande qualité, l'investissement du

secteur public, la nécessité de créer des liens physiques permanents entre les différents secteurs, l'amélioration de l'accessibilité et l'importance des agréments publics.

Le plan modifié prévoit maintenant l'aménagement de jusqu'à 2 700 unités d'habitation de diverses formes s'il se fait un groupement unique complet dans le secteur des motels. Si cela ne se produit pas, la modification permet l'aménagement d'un maximum de 1 650 logements dans les secteurs d'utilisations mixtes, à une densité brute maximale de 165 logements par hectare (408 logements par acre).

Conformément au plan officiel adopté précédemment pour ce secteur, les logements construits en vertu de programmes fédéraux et provinciaux sont permis sur les terrains désignés d'utilisations mixtes générales jusqu'à concurrence de 15 p. 100 du nombre total de logements. Cette proportion est beaucoup plus faible que le minimum de 25 p. 100 stipulé dans l'ébauche de l'énoncé de politique provinciale en matière de logement dont nous avons déjà discuté.

Afin d'atteindre ce nombre limité de logements à but non lucratif et pour assurer la propriété publique d'une parcelle riveraine, la ville a laissé savoir qu'elle permettra des primes d'incitation et la construction des logements à but non lucratif à d'autres endroits. Les défenseurs de l'habitation à but non lucratif craignent que si les emplacements sont aménagés un à la fois par l'application d'un rezonage et que si des primes sont négociées, les habitations à but non lucratif seront entièrement écartées de ce secteur ou réduites en nombre ou encore concentrées dans le dernier quadrilatère restant plutôt que d'être intégrées à tout le secteur visé par le réaménagement.

La modification visant le secteur des motels permettra la construction d'une série de tours en copropriété de forte densité pouvant atteindre une hauteur de 45 étages. Les propriétaires et les locataires de logements voisins à faible coût craignent que ces bâtiments ne nuisent au sentiment de voisinage puisque les nouveaux résidents qui y emménageront viendront d'un groupe socio-économique différent et auront aussi un mode de vie différent. Les personnes à faibles revenus craignent également les répercussions qu'auront les tours en copropriété sur la valeur des

propriétés et des terres adjacentes ainsi que sur les logements loués et occupés en régime de propriété de moindre prix.

Les détracteurs du plan préféreraient un aménagement d'une moins grande envergure, l'accent étant mis moins sur les immeubles en copropriété et davantage sur la nécessité de reconnaître et d'appuyer le maintien et l'amélioration de la fonction actuelle du quartier comme secteur de motels et d'hôtels de type familial. A leur avis, cette solution aurait de moins fortes répercussions sur la valeur des propriétés, préserverait le sentiment de voisinage existant et permettrait au secteur de continuer à fournir des lieux d'hébergement touristique et des logements familiaux à moindre coût mais à la portée de toutes les bourses.

On s'inquiète également des conséquences sur l'environnement du remblai auquel la ville a l'intention de recourir pour créer une rive de propriété publique allant de 120 à 180 mètres (394 à 591 pieds) au-delà de la berge existante. Il a été demandé à la province de faire un examen approfondi du projet en vertu de la Loi sur les évaluations environnementales, mais, jusqu'ici, elle n'a pas répondu.

Une autre étude plus générale réalisée par la ville en 1983 a porté sur le secteur Mimico. L'étude a présenté l'ancienne ville de Mimico comme l'une des plus anciennes et des plus intéressantes collectivités d'Etobicoke comportant un quartier résidentiel riverain englobant des habitations coûteuses d'un genre domanial et des immeubles d'habitation peu élevés et à faible loyer ainsi que des utilisations commerciales et industrielles. Mimico englobe d'une manière générale le territoire situé à l'ouest du ruisseau Mimico, au sud de la route de la Reine Elizabeth et à l'est de l'avenue Dwight, sa frontière sud étant le rivage.

L'étude avait pour objet de proposer un réaménagement approprié pour le secteur ainsi que d'examiner l'absence de parcs dans Mimico et de favoriser l'aménagement de perspectives et de voies d'accès donnant sur l'eau.

Les auteurs de l'étude ont conclu que les densités permises dans le plan officiel en vigueur, soit un maximum de 160 logements par hectare (395 logements par acre) dans la partie est et un maximum de 200 logements par hectare

(494 logements par acre) dans la partie ouest, étaient suffisantes pour stimuler le réaménagement étant donné que les emplacements avaient généralement des densités bien inférieures à celles permises. Ils ont proposé que les règlements de zonage pour le soi-disant quartier des appartements (situé entre le boulevard Lakeshore et le lac) pourraient être modifiés pour favoriser une diversification des types de logements.

Pour favoriser l'aménagement de parcs, d'aires libres et de voies d'accès au rivage (y compris d'une promenade), les auteurs de l'étude ont proposé que, comme condition d'approbation de leurs demandes, les lotisseurs soient tenus de réserver les lots de grève pour des aires libres. Ils ont aussi affirmé qu'on pourrait envisager de transférer les droits d'aménagement entre terrains de propriété résidentielle afin d'ouvrir des perspectives du boulevard Lakeshore et de créer des aires libres publiques.

Ils ont aussi recommandé la création d'un secteur d'amélioration des affaires pour le quartier commercial du boulevard Lakeshore, le lac Ontario servant de point d'appui.

Le conseil municipal est encore saisi des recommandations formulées dans l'étude sur Mimico.

Un autre emplacement riverain important qui peut être réaménagé est celui de l'ancien Lakeshore Psychiatric Hospital, à Long Branch. Il couvre un terrain d'un superficie de 20 à 25 hectares (50 à 60 acres) appartenant à la province et un autre d'une superficie de 40,5 hectares (100 acres) appartenant à la MTRCA ainsi que le terrain de Humber College. Cet emplacement de plus de 65 hectares (plus de 160 acres) est situé au coin sud-est de la rue Kipling et du boulevard Lakeshore ouest; il va jusqu'au lac où la MTRCA a créé le parc Colonel Samuel Smith et, au moyen de remblai, un port de plaisance dans une baie. L'hôpital, qui a fermé ses portes en 1979, comporte 25 bâtiments construits entre 1885 et 1892.

En 1983, la ville a réalisé une étude de l'emplacement; la modification au plan officiel a été adoptée, prévoyant des lignes directrices en matière de réaménagement destinées à protéger des attraits tels les bâtiments historiques,

CITY OF SCARBOROUGH

COMMUNITY AND INDUSTRIAL DISTRICTS

COURTESY OF PLANNING DEPARTMENT CITY OF SCARBOROUGH

l'emplacement riverain, les espaces libres et la végétation bien établie. Elle a adopté pour position de transformer la plus grande partie de l'emplacement en un parc.

De son côté, la province, qui étudie l'emplacement depuis 1986 et a transféré 13 hectares (32 acres) à la MTRCA en 1987, a proposé un réaménagement en vue d'utilisations mixtes incluant un maximum de 2 000 logements, dont 50 p. 100 de logements abordables. De plus, elle prévoyait protéger les bâtiments historiques en vue d'une utilisation éventuelle par le Humber College ou d'un réaménagement résidentiel; les services de santé continueraient d'être offerts à cet endroit, dont le reste inclut des attraits paysagers historiques.

En novembre 1988, la province a entamé des consultations publiques afin de déterminer la réaction du public aux trois formules de réaménagement possible, chacune englobant une combinaison différente des utilisations décrites. Ces consultations se poursuivront vraisemblablement jusqu'au début du printemps de 1989 avant qu'une formule ne soit choisie.

En décembre 1988, un ancien emplacement industriel situé à proximité du rivage, c'est-à-dire le terrain de 8,9 hectares (22 acres) de la Goodyear a été vendu au Daniels Group, qui a annoncé son intention de réaménager l'emplacement pour des utilisations mixtes comportant une proportion appréciable de logements, y compris des habitations familiales. Le projet permettra éventuellement aux autorités scolaires de garder ouvertes des écoles dont on aurait autrement envisagé la fermeture et contribuera ainsi à renforcer la structure générale des voisinages, à l'appui des projets d'aménagement du secteur riverain voisin. Des représentants du Daniels Group et des urbanistes de la ville d'Etobicoke ont déjà entamé des discussions.

Plans et politiques de la ville de Scarborough

La ville de Scarborough a au départ évolué vers l'est depuis le secteur central de Toronto, absorbant et incorporant les collectivités périphériques au fur et à mesure qu'elle progressait. A l'heure actuelle, la plupart des terrains de

Scarborough ont été aménagés, bien qu'il reste quelque 810 hectares (2 000 acres) de terres agricoles et d'espaces verts dans le coin nord-est de la municipalité.

Scarborough est caractérisée par une population diversifiée composée surtout de ménages à revenu faible et moyen. Les modes d'occupation du sol traduisent la composition de la population, le mode résidentiel prédominant étant celui de maisons individuelles construites en recul sur des lots de superficie moyenne.

Le plan officiel de Scarborough a été approuvé en 1961. Il a été examiné à plusieurs reprises depuis, la dernière fois en décembre 1985. Le plan officiel répartit les secteurs résidentiels en collectivités et les secteurs industriels en districts, chacun devant avoir un plan secondaire. Le conseil a adopté en matière d'urbanisme une attitude essentiellement réactive caractérisée par une préférence pour l'absence à peu près complète de changements, l'examen des projets d'aménagement se faisant emplacement par emplacement, selon les mérites apparents de chaque projet.

Cette optique complète le style d'urbanisme privilégié par le conseil municipal, qui cherche à préserver le caractère et la stabilité des voisinages existants de densité faible et moyenne tout en permettant un aménagement et un réaménagement près du centre de la ville et des gares du service de transport en commun et le long des artères.

En 1987, les urbanistes de Metro Toronto ont prévu que la population de Scarborough continuerait de croître lentement au cours des 10 à 15 prochaines années, pour passer entre 1985 et la fin du siècle de 462 000 à environ 470 000 habitants. Toutefois, d'après des révisions apportées à ces chiffres en novembre 1988, cette augmentation sera plus forte; en effet, on prévoit maintenant que la population passera de 485 000 habitants en 1986 à un sommet de 522 500 habitants en 2001, soit un apport de 37 500 personnes.

Les urbanistes ont également recommandé au conseil de Metro Toronto de prendre des mesures pour favoriser la croissance démographique dans l'agglomération; si le nouveau

conseil adopte cette politique, on s'attendra à ce que Scarborough et les autres municipalités métropolitaines aillent dans le sens d'une augmentation de leur population.

Les urbanistes de Scarborough commencent à se pencher sur des questions comme celle de savoir comment une bonne partie de cette croissance prévue pourrait être absorbée dans le nord est ou dans des secteurs permettant d'assurer la conformité avec les politiques actuelles du conseil, qui favorisent un réaménagement près des gares du service de transport en commun et le long des artères, ainsi que sur celle de savoir s'il faudra procéder à une intensification dans les voisinages en place.

La ville a demandé à des experts-conseils d'étudier l'intensification du logement, technique qui semblerait offrir certaines possibilités dans un grand nombre de collectivités de Scarborough, y compris celles qui sont en bordure du lac. Il semble également que l'intensification pourrait être réalisée à une échelle et dans une forme respectant le caractère des voisinages existants.

Cette obsession que constitue pour Scarborough la stabilité des voisinages suscite des craintes au sujet du changement qui s'étendent tant à l'intensification qu'au principe du logement à but non lucratif. C'est ce que traduisent la politique et la position en matière d'urbanisme qu'a adoptées le conseil municipal ainsi que les attitudes et les opinions des groupes représentant les voisinages.

La population de Scarborough semble avoir des préjugés généralisés contre le logement à but non lucratif, s'imaginant à tort qu'il ne s'agit que du logement à loyer proportionné au revenu (LPR), qui entraîne dans sa foulée divers problèmes sociaux. De nos jours, on ne se sert pas de la méthode du LPR; le logement à but non lucratif est plutôt défini comme celui qui est construit, par des organismes municipaux et à but non lucratif et par des coopératives de logement, grâce aux programmes gouvernementaux existants.

Scarborough a un bilan reluisant pour ce qui est de répondre aux politiques passées des paliers supérieurs de gouvernement (par ex., elle a bien réussi à intégrer les foyers collectifs dans la collectivité, ainsi que l'exigeait la politique provinciale antérieure) et elle a aussi des expé-

riences positives en ce qui concerne le secteur du logement coopératif et à but non lucratif. Un certain nombre de coopératives de logement bien conçues et primées ont été fructueusement intégrées aux collectivités locales de Scarborough, y compris les voisinages riverains.

Certains représentants de Scarborough maintiennent que la ville se conforme déjà à la condition prévue par la province dans son ébauche de politique, à savoir d'inclure 25 p. 100 de logements abordables dans tout nouvel ensemble construit. On peut donc se demander comment la ville continuera à satisfaire aux objectifs de logement abordable si la politique provinciale est adoptée, et cela pourrait exiger l'établissement d'un nouveau plan officiel.

Le rapport que Scarborough entretient avec l'eau et sa façon de traiter les questions régionales et locales touchant le secteur riverain reflètent également la culture de cette collectivité. Si l'on circule de l'ouest à l'est, on constate que la ville est composée d'une succession de voisinages mûrs et stables, marqués d'attraits naturels comme les falaises (bluffs), East Point, le ruisseau Highland et, tout à fait à l'est, l'estuaire de la rivière Rouge.

Des installations régionales comme celles qu'on trouve à Guild Inn et à Bluffer's Park ainsi que celles qui sont prévues à East Point Park, la centrale régionale d'épuration de Metro Toronto et les parcs industriels Coronation et Centennial servent aussi à briser la chaîne d'ensembles résidentiels. Près de l'extrémité est du secteur riverain, la voie du CN suit de près la berge et constitue un obstacle de taille pour les résidents des localités voisines qui veulent avoir accès à l'eau.

Il semble rester, dans le secteur riverain, deux principaux endroits aménageables. Le premier est le secteur d'East Point, du parc industriel Centennial et de la centrale d'épuration de Metro Toronto. La présence industrielle y a quelque peu diminué, mais certains endroits offrent encore des possibilités d'utilisations industrielles liées à la centrale d'épuration. On pourrait aussi regrouper à cet endroit les activités industrielles qui demeurent dans le second secteur industriel, au parc industriel Centennial.

Il y a aussi suffisamment de terrains pour permettre à la MTRCA de créer le parc riverain régional qu'elle prévoit pour East Point en y aménageant un accès raisonnable et un terrain de stationnement régional.

Dans le secteur Centennial, on pourrait créer un nouveau voisinage qui aiderait à tourner Scarborough vers le lac. Il serait en effet possible d'y réaménager 50 hectares ou plus (124 acres ou plus) de terrains industriels en raison de la présence, non loin, d'une gare de la GO Transit. On pourrait aussi donner accès à la berge en aménageant des viaducs enjambant la voie du CN ou un tunnel sous celle-ci. Des installations riveraines comme une promenade en bois et une gare pour un bus d'eau, pourraient être ajoutées par la suite, tout comme d'autres attraits contribuant à un centre riverain public.

Le principal emplacement dans le secteur est le terrain inutilisé de la Johns-Manville, qui couvre une superficie d'environ 30,4 hectares (75 acres). Les activités de fabrication de canalisations d'amiante de la Johns-Manville ont contaminé le sol, mais on a effectué un assainissement de la surface et posé une banquette de pied, ce qui pourrait suffire à apaiser les inquiétudes en ce qui concerne la salubrité et l'environnement.

Toutefois, avant que tout projet de réaménagement ne puisse être mis à exécution, il faudra faire une évaluation environnementale pour déterminer s'il y a lieu de prendre d'autres mesures de redressement.

Depuis deux ou trois ans, le secteur privé manifeste un intérêt pour le réaménagement de ce secteur, principalement à des fins résidentielles. De plus, un groupe local propose de construire un parc maritime historique, ce qui stimulerait l'aménagement du centre maritime et du port de Port Union des XVIII^{e} et XIX^{e} siècles.

Cependant, depuis un certain nombre d'années, la ville se sert du zonage comme moyen de protéger la faible densité, l'aménagement sur une faible échelle et les aires libres de ce secteur résultant des utilisations industrielles existantes. La position de la ville a été appuyée par l'association locale représentant les voisinages, à laquelle il

apparaît tout à fait convenable de conserver le zonage industriel afin de protéger ce qui constitue, à toutes fins pratiques, une sorte de parc de voisinages.

Deux groupes communautaires, à savoir la Centennial Community and Recreational Association et la West Rouge Community Association, ont récemment formé le Centennial and West Rouge Waterfront Committee. Ce dernier a établi un ensemble de critères devant être utilisés pour évaluer les propositions futures touchant le secteur riverain de Centennial et West Rouge. Ces critères ont trait à l'accès public, à un parc riverain, à l'assainissement du milieu, à l'aménagement d'installations et de routes de transport maritime ainsi qu'à des études sur les répercussions de la circulation et à un examen exhaustif de l'environnement.

Toutefois, cette mesure positive prise par les deux associations ne touchent aucunement le logement; on espère que cet élément sera ajouté dans l'avenir.

Programmes et initiatives du logement à but non lucratif et coopératif

Depuis 1973, presque tous les logements subventionnés construits dans Metro Toronto ont été le fait du secteur du logement locatif à but non lucratif ou du logement coopératif à but non lucratif. Divers programmes de financement fédéraux, provinciaux et fédéraux-provinciaux ont permis de fournir les fonds nécessaires. Mais tous ces programmes ont les caractéristiques suivantes en commun : ils prévoient la prestation de fonds à des sociétés à but non lucratif créées par des municipalités, des organismes communautaires et des coopératives en vue de l'aménagement de logements à but non lucratif destinés à divers groupes de revenus, l'accent étant mis sur les ménages à revenu faible et moyen.

Ceci marque un changement par rapport à l'époque précédente où la grande majorité des logements subventionnés étaient des logements publics dans lesquels tous les résidents payaient un loyer proportionné au revenu et qui, avec le temps, ne répondaient qu'aux besoins des personnes au revenu le plus faible.

Dans Metro, seules la ville de Toronto et l'administration de l'agglomération ont établi des sociétés municipales à but non lucratif. Les autres logements à but non lucratif ont été produits par le secteur du logement coopératif et par le secteur privé du logement locatif à but non lucratif, qui ont tous deux des projets dans les six municipalités de Metro. Depuis 1973, des organismes de logement à but non lucratif de l'agglomération torontoise ont mis sur le marché plus de 30 000 logements à but non lucratif.

Si l'on se fonde sur les programmes fédéraux, provinciaux et fédéraux-provinciaux actuellement budgétés de logement à but non lucratif, il y aurait environ 20 000 logements prévus pour Metro Toronto, réparties sur les trois prochaines années.

Cette prévision révèle clairement une augmentation marquée du taux prévu de production, attribuable en grande partie au relèvement des dépenses auquel s'est engagé le gouvernement provincial. Alors que le financement fédéral de nouveaux logements à but non lucratif dans Metro Toronto est demeuré statique ces dernières années (ou a quelque peu diminué), la province s'est employée à répondre aux besoins croissants.

L'objectif de 20 000 nouveaux logements à but non lucratif pour les trois prochaines années correspond au triple des niveaux de production enregistrés dans l'agglomération au cours des dernières années. Mais la capacité de production des secteurs municipal et privé de logement à but non lucratif ainsi que du secteur des coopératives de logement a été sous-utilisée depuis quelques années. Ces secteurs semblent pouvoir fournir le logement tant nécessaire, à condition que l'absence de terrains abordables, le processus municipal d'aménagement des terrains ou la procédure d'approbation des fonds des administrations fédérale et provinciale ne leur mettent pas des bâtons dans les roues.

Tous les programmes de logement coopératif et à but non lucratif permettent à l'organisme de logement de répondre aux besoins des personnes qu'il sert, compte tenu des priorités générales établies par les pouvoirs publics. C'est donc dire qu'il peut s'agir de projets de petite ou de grande envergure, de maisons, d'immeubles à appartement ou une combinaison des deux, de constructions nouvelles ou d'acquisition et de remise en état de bâtiments existants.

De plus, les logements peuvent être réservés aux personnes âgées, aux personnes souffrant d'incapacité physique ou de déficience mentale, aux familles, aux personnes seules, aux groupes éprouvant des besoins spéciaux ou à une combinaison de ces groupes. Dans la plupart des cas, certains des occupants paient le loyer économique établi pour leur ensemble, tandis que les ménages à revenu inférieur paient un loyer proportionné au revenu.

Il y a des ensembles locatifs à but non lucratif et une nouvelle forme de propriété appelée la coopérative à but non lucratif.

Les ensembles locatifs à but non lucratif sont aménagés et administrés par des conseils d'administration nommés, dans le cas des ensembles municipaux, par l'administration municipale et, dans le cas des ensembles privés, par des organismes communautaires à but non lucratif.

Le logement coopératif, tout en étant à but non lucratif, ajoute une dimension nouvelle à l'aménagement et à la gestion du logement à but non lucratif. Les coopératives appartiennent aux résidents membres, qui les exploitent par l'entremise de leur société coopérative à but non lucratif. Les membres ne sont pas propriétaires de leur logement particulier, ils n'accumulent pas un avoir propre et n'ont pas le droit de vendre leur logement : c'est plutôt la coopérative dans son ensemble qui est propriétaire, ce qui représente une nouvelle forme de propriété dans le contexte canadien, soit la propriété coopérative.

Tant que les résidents membres remplissent leurs obligations envers la coopérative, ils sont assurés de pouvoir occuper leur logement et ils jouissent de droits égaux et intégraux de se porter candidats pour siéger au conseil d'administration et de participer de quelqu'autre façon aux décisions administratives. Les membres assument collectivement la responsabilité finale de fixer le budget annuel et de déterminer les frais de logement annuels (loyers).

En donnant aux résidents un sens de propriété et de mainmise sur leur logement, la coopérative, regroupant des personnes de divers groupes de revenu, joue un rôle unique pour ce qui est de créer un sens de communauté, de permanence et de satisfaction parmi les résidents.

Un certain nombre d'ensembles coopératifs ont été aménagés dans le secteur riverain de chacune des trois municipalités riveraines ou à proximité de celui-ci. Ils sont parfaitement adaptés à leur voisinage, bien conçus et semblent être bien acceptés par les collectivités. Mentionnons les suivants :

Etobicoke : Coopératives Norris Crescent et Mimico.

Toronto : Coopératives Harbourfront et coopérative Forward 9 dans le secteur Beaches.

Scarborough : Coopérative Nelson Creek près de la promenade Coronation; coopérative Kal Mar dans la collectivité Birchcliff.

Le problème le plus courant que connaissent les promoteurs d'ensembles coopératifs et à but non lucratif dans Metro Toronto est celui de l'absence de terrains abordables pour leurs projets. Cela constitue d'ailleurs la principale entrave à la réalisation des objectifs provinciaux accrus qui ont été fixés pour les trois prochaines années. Il existe, dans le secteur riverain ou à proximité de celui-ci, de vastes terres publiques qui pourraient être d'une importance capitale pour l'aménagement d'un nombre suffisant de logements à but non lucratif, et tous les paliers de gouvernement devraient activement poursuivre des politiques qui font entrer en ligne de compte l'adaptabilité de ces terrains à l'aménagement d'habitations à but non lucratif.

Une autre source éventuelle de terrains est le secteur privé, qui possède de vastes superficies de terres riveraines pour lesquelles on dresse actuellement des plans ou pour lesquelles on en dressera dans l'avenir immédiat. La politique provinciale du logement abordable devrait s'appliquer à ces projets. On pourrait par exemple la mettre en oeuvre en exigeant, pour assurer le respect des obligations en matière de logement abordable, que les lotisseurs vendent des parcelles de leurs terrains aux organismes à but non lucratif à des prix qui sont conformes aux lignes directrices en matière de coût du programme du logement à but non lucratif du gouvernement.

Une autre possibilité serait que les lotisseurs construisent des ensembles en régime clé en main et qu'ils les vendent, à des prix qui respectent les lignes directrices en matière de coût du programme, aux organismes coopératifs ou à but non lucratif.

La tendance des deux paliers supérieurs de gouvernement à établir les portions à loyer économique des ensembles et à faire des rajustements à la hausse dans le cas des terrains riverains de choix pose un autre problème en ce qui concerne les ensembles à but non lucratif du secteur riverain. Cela met les logements hors de portée des ménages qui ont besoin des programmes de logement à but non lucratif. Il faudrait adopter une autre façon d'établir les loyers économiques afin de mettre ces ensembles à la portée des résidents auxquels la politique provinciale en matière de logement abordable est censée s'appliquer.

Un troisième problème est celui des retombées des compressions budgétaires imposées récemment par le gouvernement fédéral aux programmes de logement à but non lucratif dont il partage les coûts avec la province ainsi qu'à son propre programme de logements coopératifs. Auparavant, comme nous l'avons déjà signalé dans ce chapitre, le gouvernement fédéral engageait des sommes en vue de la construction d'un certain nombre de logements, mais il a récemment imposé un plafond à ses engagements en imposant un maximum aux sommes dépensées par la SCHL.

Le nombre de logements qui seront construits en vertu du programme fédéral de logements coopératifs a donc été réduit de moitié puisqu'il est passé, pour l'ensemble du Canada, de 5 000 logements prévus en 1986 à environ 2 800 logements en 1989. En Ontario, on a enregistré en 1988 un manque à gagner d'environ 1 000 logements dans le cadre du programme fédéral-provincial. Il faudrait examiner les engagements financiers du gouvernement fédéral au logement à but non lucratif en général et dans le secteur riverain en particulier pour assurer la réalisation des objectifs, touchant le logement et les voisinages dans le secteur riverain, proposés dans ce rapport.

Aménagements résidentiels et à utilisations mixtes de l'entreprise privée dans le secteur riverain (Tableau 8)

C'est tant l'entreprise privée que les pouvoirs publics qui doivent relever le défi d'offrir une gamme complète de modes d'occupation et de types de logements, y compris des logements abordables, dans le secteur riverain, et d'y créer des voisinages habitables comportant des installations et des agréments communautaires.

Comme par le passé, l'entreprise privée s'occupera de concevoir, construire, viabiliser et fournir la presque totalité des logements construits dans le secteur riverain. Elle le fera en réponse aux conditions et à la demande du marché et offrira une gamme d'habitations en fonction de ce qui lui semble être les besoins et les voeux de différents segments du marché et de leur aptitude à payer les prix du marché.

Le secteur privé exerce son rôle dans un cadre de planification et de réglementation établi par le gouvernement. La nature de ce cadre est un facteur qui détermine comment, quand, où et pourquoi l'immobilier et le bâtiment relèvent les défis et saisissent les occasions qui se présentent dans le secteur riverain.

Les lotisseurs ont besoin d'un ensemble clair de règlements servant à orienter leur exploitation. Celui-ci devrait inclure des lignes de conduite explicites et des plans officiels approuvés fondés sur un consensus public et une vision du secteur riverain de Toronto qui reflète les valeurs et les besoins publics des Torontois et des visiteurs. Les plans officiels devraient être étayés de règlements de zonage à jour, de démarches précises et efficaces de planification de projets et d'approbation de l'aménagement ainsi que de processus clairs de responsabilité au sein des administrations et entre celles-ci en ce qui concerne les questions de responsabilité et de compétence.

Chacun devrait bien comprendre que les règles du jeu (lignes de conduite, plans et procédures gouvernementaux) seront appliquées de façon équitable et qu'elles ne seront pas négociables, et que les pouvoirs publics prendront, à l'intérieur de ce cadre, des décisions fermes, fondées sur l'intérêt public. Sans limiter de quelque façon la liberté

de manoeuvre dont les gouvernements ont besoin pour sauvegarder les intérêts de leurs commettants, il nous semble infiniment préférable qu'ils établissent d'avance les conditions et les modalités auxquelles les aménagements seront autorisés (ce qui inclut les taxes générales d'amélioration, les droits d'aménagement ou les dons de terrains servant de contribution à l'infrastructure publique incluant les parcs, les terrains de stationnement, les garderies, etc.) plutôt que d'essayer d'obtenir ces avantages publics en accordant des prix ou en faisant des compromis au petit bonheur, c'est-à-dire chaque fois qu'est étudié un projet d'aménagement.

Telle n'est pas la situation à l'heure actuelle. Ce sera un défi que d'y parvenir, non seulement pour la Commission royale, mais pour chaque palier de gouvernement qui a compétence à l'égard du secteur riverain.

Par contre, il y a une limite à l'imputabilité du secteur public. Le secteur privé doit en dernière analyse assumer la responsabilité de ses actions. Le secteur public peut certes réglementer la qualité de la conception et de la construction, les rapports et les liens ou les séparations entre les utilisations, la forme, la densité et le groupement des immeubles et le rapport entre les intérêts publics et privés et entre les aires construites et libres. Mais ces normes ne seront respectées que si le secteur privé fait preuve de créativité, d'énergie et d'esprit d'entreprise pour donner forme à cette vision du secteur riverain et s'il comprend et met en oeuvre cette vision exprimée dans les plans officiels.

Le secteur privé a en fait deux responsabilités : il doit être tenu responsable de ce qu'il construit sur ses propres terrains et il doit aussi être responsable de construire de façon aussi réfléchie et soignée sur les terrains publics que pour lui-même. L'aménagement judicieux d'ensembles publics peut avoir des répercussions favorables sur les aménagements du secteur privé qui entourent les terres publiques, comme cela est évident dans le quartier St. Lawrence.

Le secteur privé s'enorgueillit lui-même beaucoup du secteur riverain de l'agglomération torontoise. Il est fier des aménagements fructueux et bien conçus, mais très mécontent des erreurs qui ont été commises et qui ne doivent pas

se répéter. Des entreprises commerciales ont créé leur propre organisation, le conseil d'aménagement du secteur riverain (Waterfront Development Council), qui leur permettra de faire valoir leurs vues et leurs idées en ce qui concerne l'aménagement du secteur riverain. Le conseil servira également à faire connaître la réponse collective aux politiques et aux plans du gouvernement, y compris à ceux qui portent sur le logement et les voisinages dans le secteur riverain.

Le secteur privé a un rôle à jouer en ce qui concerne la prestation de logements abordables, rôle qui ne se limite pas strictement à la fourniture du minimum de 25 p. 100 fixé par la province dans son projet de politique sur le logement. Il faudrait faire appel à l'ingéniosité et à l'esprit d'entreprise du secteur privé non seulement pour l'élément économique, mais aussi pour les aspects sociaux. Le fait qu'une si grande superficie des terres riveraines soit actuellement de propriété publique ou d'un zonage industriel donne aux secteurs public et privé l'occasion de coopérer pleinement entre eux. Si cela était le cas, la constitution de parcelles d'aménagement et le rezonage de terrains en vue de permettre des utilisations résidentielles ou mixtes obligeraient les secteurs public et privé à s'entendre sur le nombre de logements abordables que doivent inclure les projets d'aménagement.

À l'heure actuelle, le secteur privé investit surtout dans trois parties du secteur riverain soit celles de Central Bayfront, de Harbourfront et des secteurs adjacents où se fait actuellement l'aménagement d'immeubles résidentiels et commerciaux, et le secteur des motels d'Etobicoke, qui est surtout de caractère résidentiel. Il y a beaucoup d'activités en cours ou prévues dans deux de ces régions, soit celles de Central Bayfront et le secteur des motels. En ce qui concerne l'aménagement à Harbourfront, la ville l'a actuellement freiné tandis qu'elle négocie avec la Harbourfront Corporation des révisions au plan de conception et d'aménagement urbain pour Harbourfront.

On peut voir au Tableau 8 l'activité de planification et de construction par projet et par lotisseur ainsi que les principales caractéristiques de chaque projet et son état.

Tableau 8: Aménagements résidentiels ou d'utilisations mixtes actuels et prévus de l'entreprise privée dans le secteur riverain de Metro Toronto

IMMEUBLE/LOTISSEUR	HAUTEUR (étages)	NOMBRE DE LOGEMENTS	DENSITÉ TOTALE	ÉTAT
1. TORONTO CENTRAL BAYFRONT				
a. World Trade Centre - utilisation mixte				
Phase I - Ensembles en copropriété 2 tours (Camrost)	37	700	10.2x	C
Phase II - bureaux (York Hannover)	28	—	9.4x	D
b. Immeubles en copropriété Graywood 2 tours (Graywood)	38/39	812	10.6x	C
2. HARBOURFRONT ET SECTEUR ADJACENT				
Harbourfront				
a. Immeuble en copropriété Le Lido (Huang et Danczkay)	9	195	4.67x	P
b. Immeuble en copropriété King's Landing (Remparts)	5-12	aucune demande d'aménagement		
c. Immeuble en copropriété Water's Edge (Remparts)	9	120	3.93x	P
d. Immeuble en copropriété Harbours I (Konvey)	9/11	289	4.37x	P
e. Immeuble en copropriété Harbours II (Konvey)	15	232	4.29x	P
Remarque : Un immeuble d'habitations coopératives de 16 étages est actuellement en voie de construction.				
Secteur adjacent				
a. Immeuble en copropriété Quay West (Huang & Danczkay) 2-50 Stadium Road 3 tours plus galerie	14/9/14	730	3.0x	P
3. SECTEUR RIVERAIN D'ETOBICOKE				
a. Immeuble en copropriété Palace Place Phases I et II	45	522	4.13x	C
b. Secteur des motels - Aménagement résidentiel mixte		2 700 ou 1 650*	3.5x	R
c. Immeuble en coopropriété Marina Del Ray (Camrost)				
Phase I	17	820	2.16x	C
Phase II	15			
Phase III	34			
d. Grand Harbour (Hylar Development Ltd.) Utilisation mixte				
Phase I Immeuble en copropriété	24	440	2.65x	C
Phase II Immeuble en copropriété	20			
Phase III Immeuble en copropriété	30			
Phase IV Immeuble à bureaux	10			
e. Immeuble en copropriété Newport (Andmark Associates Inc.)	28	168	2.85x	C

* En attente de la décision de la CAHO au sujet du plan secondaire

LÉGENDE

C = en voie de construction ou approuvé
D = exemption de l'aménagement
P = projet d'aménagement résidentiel visé par le règlement provisoire d'attente de la ville de Toronto
R = plan secondaire connexe renvoyé à la CAHO
DENSITÉ = superficie brute du ou des bâtiments divisée par la superficie du terrain

5. Analyse des questions

On peut grouper sous les sept rubriques suivantes les principales questions relatives au logement et aux voisinages qui ressortent d'une analyse de la population, du parc immobilier et de la situation quant aux voisinages existant actuellement dans le secteur riverain et décrits au chapitre 3 ainsi que de l'examen des politiques, plans et initiatives en vigueur présenté au chapitre 4 :

1. La présence du logement et des voisinages : en quoi devraient consister le logement et les voisinages du secteur riverain?

2. Logement abordable : comment devrait-on appuyer le logement abordable actuel et futur dans le secteur riverain?

3. Utilisations mixtes : où et comment devrait-on combiner les utilisations résidentielles et non résidentielles dans le secteur riverain ou à proximité de celui-ci?

4. Infrastructure : l'infrastructure en place est-elle suffisante pour soutenir une population croissante et de nouveaux voisinages dans le secteur riverain, ou faut-il y prévoir des ajouts?

5. Assainissement du milieu : les emplacements où l'on prévoit éventuellement réaménager des quartiers résidentiels et des voisinages sont-ils sûrs, ou faut-il procéder à un assainissement du milieu?

6. Mesures de contrôle en matière d'urbanisme et de conception : quelles mesures de contrôle en matière d'urbanisme et de conception faudrait-il appliquer pour garantir que le logement et les voisinages aménagés dans le secteur riverain répondent aux normes de qualité et d'agrément de la population de Metropolitan Toronto?

7. Coordination et responsabilité gouvernementales : quelles mesures s'imposent pour garantir la coordination entre les différents paliers de gouvernement et la

responsabilité de ces derniers relativement à l'urbanisme et à l'aménagement dans le secteur riverain, notamment en ce qui concerne le logement et les voisinages?

Le Groupe de travail a examiné ces questions du point de vue d'une planification et d'une mise en oeuvre à longue échéance, c'est-à-dire de 10 à 20 ans. Il faudra de 5 à 15 ans pour que soient complètement réalisés les plans actuels des secteurs public et privé touchant par exemple St. Lawrence Square, les terrains des sociétés ferroviaires, Harbourfront et le réaménagement du secteur des motels d'Etobicoke. En outre, il faudra au moins 20 ans pour mettre à exécution les projets supplémentaires dont il est question au chapitre 6 qui suit.

Présence du logement et des voisinages

Le genre de logements et de voisinages qui devraient exister dans le secteur riverain dépend en définitive du genre de secteur riverain que la population veut se donner. Si la population aspire par exemple à un secteur riverain composé uniquement ou principalement d'aires libres ou de parcs, il faudra imposer certaines limites à l'expansion de la présence actuelle des logements et des voisinages. Si le consensus favorise par contre un secteur riverain consacré à des utilisations commerciales, industrielles et de transport, les possibilités d'étendre la présence des logements et des voisinages sera aussi limitée.

Il n'existe pas à l'heure actuelle une vision unique de l'avenir du secteur riverain que tous les paliers de gouvernement et le grand public jugent acceptable. Il est donc approprié, dans le contexte de la Commission royale, d'évaluer les utilisations à long terme auxquelles peuvent servir les terres riveraines. Or le rôle du logement et des voisinages constitue un aspect fondamental de cette évaluation.

Au risque de sembler répétitif, rappelons encore une fois que le genre de secteur riverain que Toronto se donnera dépend de ce qui concorde avec ses valeurs. L'agglomération torontoise a déjà acquis la réputation d'être une région

urbaine comprenant une communauté de voisinages. Chacune des trois villes visées a pris naissance sur la rive, qui doit maintenant être réorientée et remise en valeur.

Le secteur riverain est composé d'une série de voisinages, dont l'enchaînement est toutefois brisé en des points importants, surtout au centre, mais aussi aux extrémités est et ouest. A ces points de rupture, nous avons 20 ans pour créer de nouveaux voisinages et étendre les voisinages existants afin de rétablir les liens avec la rive de Metro Toronto et son orientation vers celle-ci.

La présence, dans le secteur riverain ou à proximité de celui-ci, de personnes qui vivent dans des collectivités bien conçues est la seule façon de garantir la vitalité de ce secteur, la sûreté et la sécurité du public et l'utilisation la plus intégrale possible des agréments qu'offre le secteur riverain.

Les zones d'aménagement et de réaménagement éventuelles sont également situées à proximité de routes, de services ferroviaires et de voies de transport en commun importants qui peuvent par conséquent assurer un lien raisonnable entre le foyer et le lieu de travail. Étant donné que l'infrastructure de base (canalisations d'eau et d'égouts, routes et fils de haute tension) et beaucoup d'installations communautaires sont déjà en place, l'expansion de la population riveraine permettra d'utiliser celles-ci à pleine capacité et n'exigera qu'un nombre minimal d'ajouts.

La création d'une chaîne de voisinages le long de la rive n'empêche pas l'aménagement de parcs, d'aires libres et de secteurs de conservation. Au contraire, on peut faire en sorte que les aires libres et les voisinages se côtoient et qu'il existe entre eux un rapport convenable.

On envisage toute une gamme de voisinages offrant des logements et de modes d'occupation de toutes sortes et accueillant une population dont la composition socio-économique reflète celle de Metro Toronto, c'est-à-dire tous les groupes de revenu, tous les groupes d'âge, tous les types de familles, les couples sans enfants, les personnes seules, les bien portants et les personnes handicapées.

Beaucoup de groupes représentant les voisinages et les cadres de certains organismes de logement ont signalé que quelques voisinages ne constituaient pas à l'heure actuelle un bon milieu pour les familles; en effet, on n'y trouve pas d'agréments pour les enfants et les adolescents, ni d'installations pour les personnes âgées et les personnes handicapées. Dans un certain nombre de voisinages, on ne trouve pas non plus de services tels des magasins locaux ou des services de transport en commun parce qu'il n'y a pas la masse critique de population nécessaire pour en justifier l'établissement.

Il faudrait étudier les conditions propices à l'établissement de voisinages riverains convenant aux familles et aux autres personnes qui ont besoin de services de soutien et d'aménagements complémentaires. Il s'agirait de combler les lacunes dans les voisinages existants et d'incorporer, à l'étape de la planification et de l'aménagement de nouveaux voisinages, des agréments devant être planifiés et mis en place en temps opportun.

Logement abordable

Il y a deux aspects à la question du logement abordable : celui du maintien d'un parc de logements abordables dans les voisinages existants et celui de l'inclusion et du maintien d'un nombre suffisant d'habitations abordables dans les nouveaux ensembles résidentiels.

Le caractère abordable du logement est l'aspect le plus contrariant du dossier du logement et des voisinages dans le secteur riverain, ce que ne fait qu'exacerber l'accroissement de la valeur des terrains riverains par rapport à ceux d'autres parties de Metro Toronto.

Tant que l'essor de l'économie régionale se poursuivra, que la demande continuera de dépasser l'offre et que le désir d'habiter le secteur riverain se maintiendra, il n'y aura pas de solution facile au problème d'assurer un logement abordable dans ce secteur.

C'est un cercle vicieux : plus le secteur riverain deviendra attrayant, plus les gens voudront y vivre et plus le logement y coûtera cher. Les mesures prises par les divers

paliers de gouvernement en vue d'améliorer le secteur riverain et d'orienter son aménagement en fonction d'une vision convenue de l'avenir exerceront inévitablement des pressions à la hausse tant sur le coût des terrains que sur celui des logements existants ou nouveaux.

La solution n'est pas de s'en remettre entièrement au marché. Les tendances actuelles dans le secteur du bâtiment résidentiel influent sur le prix du logement abordable d'aujourd'hui et transforment la composition des types d'habitations, en faveur du logement convenant au résident adulte situé au haut de l'échelle des revenus et au détriment des familles et de la vie communautaire. Compte tenu du marché immobilier qui existe actuellement à Toronto, cette tendance se maintiendra vraisemblablement si les gouvernements n'adoptent pas des lignes de conduite et des programmes pour l'infléchir.

Mais les pouvoirs publics ne peuvent, à eux seuls, régler le problème de la cherté du logement. La province a déjà fourni au secteur du logement à but non lucratif une aide financière qui a peut-être atteint la limite de sa capacité; il se peut qu'elle ne soit tout simplement plus en mesure de maintenir à longue échéance son degré actuel de contribution. Quant au gouvernement fédéral, il a imposé un maximum à l'aide financière dans son programme de logement à but non lucratif en raison de son besoin général de réduire le déficit fédéral. Toutefois, il voudra peut-être examiner l'appui supplémentaire qu'il devrait fournir dans l'agglomération torontoise, moteur économique du Canada, compte tenu du fait que cette région enregistre la plus forte pénurie de logements abordables de toutes les régions du pays.

Les administrations municipales ne disposent pas quant à elles des ressources financières nécessaires pour aider appréciablement le logement à but non lucratif, mais elles peuvent contribuer d'autres façons : l'agglomération torontoise et la ville de Toronto ont leurs propres sociétés du logement et elles se sont fixé des objectifs en matière de logement et troqué des droits d'aménagement comme moyen d'inciter le secteur privé à fournir des habitations à but non lucratif.

Les trois municipalités devraient à tout le moins compter parmi leur personnel des spécialistes qui connaissent bien

les programmes de logement des paliers supérieurs de gouvernement, qui sont au courant des problèmes et des possibilités en matière de logement de leur ville et qui savent travailler de façon fructueuse avec les organismes locaux à but non lucratif et le secteur privé. À l'heure actuelle, les villes de Scarborough et d'Etobicoke ne comptent pas parmi leur effectif des spécialistes en logement de ce genre.

De plus, il faudra dresser des plans municipaux conformes au projet d'énoncé de politique provinciale en matière de logement (si celui-ci est approuvé par le Cabinet provincial), ce qui pourrait entraîner des modifications ou des rajustements aux plans existants.

Ces rajustements donneront aux villes l'occasion d'orienter les pressions qui s'exercent en matière d'aménagement vers les secteurs qu'elles souhaitent voir aménager ou réaménager et, autant que possible, loin de ceux où il faut préserver la stabilité.

Cette méthode d'urbanisme est la meilleure façon d'assurer la stabilité des prix dans un grand nombre de voisinages, mais elle ne constitue pas une panacée. Les zones de transition situées entre les secteurs d'aménagement et les secteurs stables sont inévitablement touchées par l'évolution des coûts des terrains et des biens immobiliers résultant des pressions exercées dans les secteurs adjacents, mais non pas toujours aussi fortement que dans les secteurs d'aménagement comme tels. Les retombées sur les secteurs adjacents d'Etobicoke des travaux d'aménagement réalisés dans le secteur des motels montrent bien les répercussions qu'ont sur les secteurs voisins ceux où se font des travaux d'aménagement.

Une intensification restreinte dans les voisinages existants, comme cela est proposé dans l'ébauche de l'énoncé de politique provinciale et dans Metro Housing Intensification Study, contribue à l'accroissement du parc immobilier. Elle permet d'opérer des modifications, conversions et ajouts de petite envergure qui seront abordables et qui n'auront pas de répercussions physiques ou financières importantes sur le secteur avoisinant.

Toutefois, pour des raisons tant physiques que financières, il importe d'exercer un contrôle attentif sur la planification de cette activité de petite envergure : l'aménagement de maisons spacieuses et luxueuses dans des voisinages de logements à coût modéré peut influer sur les prix des propriétés voisines.

La spéculation peut aussi contribuer à faire augmenter le prix des logements et influer par conséquent sur leur caractère abordable. Dans les années 1970, la province a imposé ladite taxe sur la spéculation s'appliquant à la vente d'immeubles résidentiels afin de ralentir la spéculation sur le marché immobilier résidentiel de l'époque. L'imposition de cette taxe peut effectivement avoir contribué au ralentissement qui s'est alors produit sur le marché. Parmi les autres facteurs qui ont joué signalons une hausse appréciable des taux d'intérêt et une baisse de la demande résultant d'un marasme économique.

Compte tenu du fait que la spéculation peut fort bien contribuer de nos jours à l'augmentation des prix des biens immobiliers dans la région métropolitaine de Toronto et surtout dans le secteur riverain de l'agglomération, la province devrait envisager de rétablir cette taxe sans toutefois toucher la résidence principale d'un propriétaire. Comme auparavant, la taxe devrait s'appliquer en fonction de la durée de sorte que le taux diminue tant que le bien immobilier demeure entre les mains du propriétaire et n'est pas mis sur le marché. La taxe devrait être suffisamment élevée pour dissuader les spéculateurs et devrait s'appliquer à toutes les formes de biens immobiliers résidentiels urbains.

Au chapitre 6, nous formulons des recommandations destinées à chaque palier de gouvernement et devant être mises à exécution ensemble afin de favoriser l'offre d'un parc immobilier abordable dans le secteur riverain. Pour permettre la réalisation de ce but, tous les paliers de gouvernement devront adopter des politiques et des programmes cohérents. Mais le secteur privé doit aussi relever le défi d'offrir un logement abordable, en se préoccupant tout spécialement des besoins de ceux qui ne sont pas admissibles à l'aide gouvernementale et qui préfèrent des formules autres que le logement coopératif ou à but non lucratif.

Nous proposons également l'établissement d'un nouveau programme fédéral du logement dans le secteur riverain de Metro Toronto, que nous décrivons en détail à l'Annexe 4.

Utilisations mixtes

Nous avons déjà décrit dans ce rapport la notion des utilisations mixtes comme un moyen de permettre des utilisations complémentaires ou, dans certains cas concurrentes, se partageant l'accès à des terrains ou secteurs donnés, de façon à ce que chacune fonctionne de la façon aussi efficace et efficiente que possible.

L'utilisation mixte est un principe d'urbanisme qui appuie l'urbanité et qui y contribue et elle s'impose aux endroits où les pressions d'aménagement sont à leur plus fort. En ce qui concerne le secteur riverain de Metro Toronto à l'heure actuelle, c'est dans la partie centrale et dans le secteur des motels d'Etobicoke que ces pressions se font le plus sentir.

L'utilisation mixte consiste essentiellement en un partage des terrains, de la superficie ou des secteurs. Cette notion traduit les droits ou les intérêts de divers utilisateurs des biens immobiliers, qu'il s'agisse de personnes différentes ou de l'utilisation pour différentes fonctions de ces biens.

Plus la pression exercée en vue d'aménager un territoire est forte et plus les utilisations concurrentes sont nombreuses et exigeantes, plus ces utilisations différentes et le rapport entre elles posent un défi complexe. Les plans précis qui sont présentés aux fins d'étude et d'approbation exigent une analyse plus poussée, une compréhension plus approfondie et une synthèse plus recherchée, ainsi que l'exercice d'un jugement plus judicieux et d'un pouvoir décisionnel éclairé.

Ce ne sont pas que les défenseurs d'une utilisation unique du sol ("Ceci doit être réservé pour l'industrie." "Ceci doit être réservé exclusivement pour l'utilisation résidentielle." "Ces utilisations régionales ne doivent pas être permises dans ce voisinage.") qui doivent comprendre le principe de l'utilisation mixte. Celui-ci doit être compris

dans les secteurs où l'utilisation mixte sera permise et il doit être clairement énoncé avant que les plans officiels ne soient parachevés. Le fait que certains terrains soient consacrés à une seule utilisation ne signifie pas nécessairement que la situation est inchangeable. De plus, les nouveaux utilisateurs n'ont pas nécessairement une prétention davantage fondée que leurs prédécesseurs ni le droit inhérent de rejeter les utilisations précédentes.

L'application de la formule de l'utilisation mixte exige de faire entrer en ligne de compte d'autres considérations comme la capacité de l'infrastructure (routes, transport en commun, électricité, service d'eau et d'égouts, élimination des ordures, etc.) de soutenir la combinaison et le volume d'utilisations, la sûreté et la sécurité des occupants et des utilisateurs; l'environnement (qui peut exiger une séparation, des barrières ou une forme quelconque de tampon protecteur) et les coûts et avantages économiques.

Les secrets d'une utilisation mixte réussie consistent en une bonne conception et en une mise en oeuvre judicieusement coordonnée. Une bonne conception exige un concepteur compréhensif, créateur, imaginatif et compétent sur le plan technologique qui exerce son activité en conformité avec des mesures de contrôle gouvernementales fermes mais sensées en matière d'urbanisme et d'aménagement appliquées de façon équitable et ouverte. Nous énonçons au chapitre 6 des recommandations à l'égard de chacun de ces aspects.

Infrastructure et installations communautaires

La création et le maintien de voisinages vigoureux et fonctionnant bien exigent des niveaux appropriés d'infrastructure ainsi que des services et installations communautaires et des services du secteur privé. L'infrastructure inclut des services tels les routes, les transports en commun, l'eau, les égouts, l'évacuation des ordures et l'approvisionnement en énergie. Les services et installations communautaires consistent dans les services communautaires destinés à la population locale ou du district; ils incluent les parcs, les écoles, les églises, les installations de soins de santé, les garderies, les centres communautaires, les services d'assistance sociale, les bibliothèques, un

service de police, des casernes de pompiers, etc. Quant aux services du secteur privé, ils englobent les magasins de vente au détail, les services professionnels et domestiques, etc.

On enregistre un manque, dans le secteur riverain, de parcs publics et d'aires libres, notamment de ceux qui donnent accès à la rive. Pour que le secteur riverain devienne véritablement un endroit habitable, il faudra remédier à ces lacunes.

Le Groupe de travail a effectué un examen sommaire des services et des agréments et a conclu, sous certaines réserves, qu'un grand nombre des éléments de base semblent déjà en place et peuvent être élargis ou modifiés de façon à faire face à l'accroissement de la population du secteur riverain recommandé dans ce rapport. L'évacuation des ordures et la circulation posent des problèmes non seulement pour le secteur riverain mais pour l'ensemble de la région et elles n'ont pas été explorées dans le contexte de la présente étude.

Un certain nombre d'associations de voisinages et de hauts fonctionnaires ont signalé aux membres du groupe de travail des lacunes dans l'infrastructure et les services; les uns et les autres ont signalé l'absence de coordination qui existe parfois lorsque de nouveaux ensembles sont aménagés ou de nouveaux voisinages construits.

Dans certains cas, il se peut que la masse critique de population nécessaire pour justifier l'offre de toute la gamme d'agréments revendiqués par la collectivité n'ait pas été atteinte. Dans d'autres, la difficulté vient du fait qu'en raison de la séquence d'aménagement, l'élément résidentiel a été construit en premier, les services connexes devant apparemment suivre.

Dans d'autres cas encore, les transferts de densités et l'attribution de primes ont déformé la répartition réelle ou prévue de services : les ensembles résidentiels prévus ont été aménagés ailleurs, ce qui a exercé des pressions inattendues sur certains services ou créé une demande inattendue de services inexistants ou encore une sous-utilisation de services déjà en place.

Il arrive que les lacunes soient le résultat d'une mauvaise coordination entre les paliers de gouvernement et entre les services, ministères ou organismes compétents, que ne font souvent qu'exacerber les difficultés budgétaires et les conflits de priorités. Il est arrivé que l'approbation d'aménagements accordée par un palier de gouvernement ait eu pour effet d'imposer des coûts à un autre palier, sans que celui-ci n'ait tout d'abord été consulté ou averti.

L'évolution de la composition socio-économique et le vieillissement de la population de Metro Toronto influent également sur la demande d'installations et de services communautaires tant dans le secteur riverain que dans les autres régions de la métropole. Dans les voisinages riverains, par exemple, on a enregistré une augmentation de la demande de services destinés aux personnes âgées en même temps qu'une baisse des effectifs scolaires, pouvant aboutir à des fermetures d'écoles.

Il y a beaucoup de ministères, services et organismes des gouvernements provincial et locaux qui assurent l'infrastructure locale et les services urbains, sans compter les organismes fédéraux chargés d'aménager les terres fédérales. Il va sans dire que, compte tenu de la transformation de la composition de la population, des déplacements de celle-ci et de l'évolution des besoins et de la demande des services, la coordination n'est pas une tâche facile, mais il est possible de la faciliter en ayant recours à des lignes de conduite et des plans à jour et des normes de services largement diffusées.

Les plans prévoient souvent, en termes généraux, les éléments à fournir; pour une ou plusieurs des raisons dont nous avons déjà fait état, les difficultés se présentent à l'étape de la mise en oeuvre. De plus, l'absence de normes actuelles et publiées ne fait que compliquer la planification et la mise en oeuvre. Il semble que les normes s'appliquant à un certain nombre de services n'aient pas été mises à jour depuis plusieurs, sinon de nombreuses années. Les normes ne sont peut-être pas nécessairement tombées en désuétude, mais, lorsqu'on leur a demandé de le faire, les cadres ont eu de la difficulté à préciser celles qu'ils utilisaient pour prendre des décisions au sujet de la mise en place, de l'amélioration ou de l'élimination graduelle d'une installation ou d'un service.

Les pénuries ou lacunes sur le plan des services locaux ne sont peut-être pas très graves pour les résidents qui ont accès à une voiture. Mais elles peuvent être source de perturbations ou de difficultés importantes pour les personnes, malades, pauvres, âgées et souffrant d'une incapacité, qui n'ont pas facilement accès à un véhicule particulier.

Dans le secteur riverain, cela est notamment le cas des jeunes familles. Le soutien accordé à la vie familiale semble faiblir et, dans certains secteurs, les familles semblent à toutes fins pratiques exclues à cause de la tendance à offrir un logement convenant à un mode de vie adulte. Cela ne fait que réduire la demande de services familiaux et prouver l'affirmation indéniable selon laquelle le secteur riverain n'est pas un bon endroit où élever une famille.

Plusieurs groupes de voisinages ont signalé au Groupe de travail l'absence, dans leurs quartiers, d'agréments et d'activités destinés aux enfants et aux adolescents et ont aussi mentionné la nécessité de faire appel à l'apport des jeunes eux-mêmes, plutôt que de planifier selon un point de vue adulte.

En conclusion, il faudrait faire une analyse plus détaillée pour mieux préciser les problèmes touchant l'infrastructure et les installations communautaires et prévoir des ajouts opportuns. Il faudrait également mettre à jour et publier des normes s'appliquant à la prestation de l'infrastructure et des services communautaires et enfin entreprendre une étude spéciale sur les besoins des familles dans le milieu riverain.

Metro Toronto devrait assumer la responsabilité de faire cette analyse, d'établir des normes et d'exécuter l'étude, avec l'apport des services, ministères et organismes compétents de chaque palier de gouvernement, ainsi que des organismes non gouvernementaux compétents.

Assainissement du milieu

Au chapitre 6, nous décrivons un certain nombre de possibilités d'aménagement résidentiel de nouveaux voisinages,

ainsi que de réaménagement de vastes terrains ou d'intensification dans des voisinages existants.

Dans un nombre appréciable de cas, ces possibilités existent sur des terrains qui étaient ou qui sont encore occupés à des fins industrielles ou de transport, comme c'est le cas de l'emplacement de la Johns-Manville à Scarborough et des terrains industriels du port. Il se peut que ces endroits soient pollués ou contaminés en raison des utilisations actuelles ou passées et qu'ils puissent être utilisés comme terres d'usage résidentiel, s'ils sont mis sur le marché, mais uniquement à condition d'être décontaminés.

Une autre question au sujet de laquelle nous avons reçu de nombreux commentaires des groupes de voisinages est celle de la qualité de l'eau du lac : cela semble constituer un sujet très répandu de préoccupation parmi les résidents du secteur riverain.

Il est recommandé que les organismes fédéraux, provinciaux et municipaux chargés de l'environnement incluent ces questions dans le plan d'action touchant le milieu du secteur riverain, qu'ils sont actuellement en train d'établir, et que des audiences soient tenues avant que le réaménagement résidentiel de ces terres ne soit autorisé.

Mesures de contrôle en matière d'urbanisme et de tracé

Pour assurer la création d'un secteur riverain habitable, il importe d'avoir des mesures de contrôle efficaces en matière d'urbanisme et de tracé ainsi qu'un aménagement soigneusement coordonné.

Ces mesures de contrôle devraient être liées directement aux plans officiels, en plus de les appuyer et de s'y conformer et elles devraient inclure des règlements de zonage à jour. Les plans officiels et secondaires devraient transmettre une idée claire des buts en matière d'urbanisme et des utilisations prévues pour les voisinages et quartiers du secteur riverain, en précisant bien les critères physiques tels la densité, le groupement, la hauteur, la marge de recul, les relations entre les aires libres et les aires

construites, l'accès à la berge et les perspectives ainsi que les facteurs qui doivent entrer en ligne de compte dans la conception des ensembles.

Il faut également prévoir l'implantation opportune de l'infrastructure, des installations communautaires et des services du secteur privé nécessaires pour faire du secteur riverain un endroit vraiment habitable. Ces plans peuvent ensuite être utilisés comme moyen de coordonner les divers investissements que doivent consentir les pouvoirs publics et le secteur privé afin de réaliser l'aménagement.

Après avoir examiné les documents d'urbanisme existants des trois villes portant sur le secteur riverain, le Groupe d'étude a conclu que cette documentation existait dans certains cas, mais non pas dans tous. C'est la ville de Toronto qui a le plan sur le secteur riverain le plus explicite et détaillé (le plan sur la partie centrale du secteur riverain), mais celui-ci n'est en place que depuis l'été de 1988, et les règlements de zonage doivent être mis à jour pour être conformes à ses exigences. La ville d'Etobicoke, a quant à elle, un plan secondaire ferme pour son secteur des motels. Mais à part ceux-ci, les plans existants sont de nature générale.

Afin d'éviter des surprises désagréables au grand public et à ceux qui s'intéressent au secteur riverain, il faudrait s'assurer que les plans respectent l'accord éventuel au sujet du secteur riverain. Des mesures de contrôle explicites en matière d'urbanisme et de tracé, permettant de concrétiser la vision, devraient alors être communiquées.

Les erreurs d'urbanisme et de tracé commises par le passé, comme celles qui se sont produites à Harbourfront lorsqu'on a construit des tours résidentielles à Queen's Quay et limité l'accès public aux parcs riverains et aux services de traversiers assurés à Central Bayfront, ne devraient jamais se reproduire.

Les mesures de contrôle en matière d'urbanisme et de tracé, même celles qui semblent bonnes en théorie, qui sont mal appliquées, échangées contre certains avantages ou inutilisées, ne peuvent empêcher les erreurs. Il faut une volonté politique pour les mettre à exécution et un bon personnel pour garantir que les conseils municipaux

comprennent les répercussions des projets envisagés, sans toutefois oublier que ce sont ces conseils qui conservent en définitive le droit de prendre des décisions. Pour être vraiment efficaces, toutes les mesures de contrôle en matière de tracé doivent être à jour, cohérentes et bien communiquées aux conseils municipaux, aux lotisseurs et au grand public.

Afin d'explorer ces notions, le Groupe de travail a examiné le processus d'aménagement et d'approbation pour deux tours résidentielles de 31 et 35 étages respectivement situées au 350 et au 390 Queen's Quay West et l'ensemble projeté au 2-50 Stadium Road, comprenant deux immeubles de 14 étages et un de neuf étages.

Dans le premier cas, l'absence de restriction de hauteur le long de certaines parties du côté nord de l'artère Queen's Quay a permis à la Harbourfront Corporation de prévoir des immeubles de 30 étages ou plus dans son appel de propositions de 1984 en vue des ensembles à construire. Avant l'appel de propositions de la société, la ville n'avait approuvé aucun plan d'implantation portant sur cet ensemble et plus précisément sur le groupement et la densité globaux à l'emplacement de Harbourfront, même si elle avait demandé un plan de ce genre.

La société a établi certaines lignes directrices en matière de conception que le lotisseur était censé respecter, portant entre autres sur la couleur de la brique extérieure, et auxquelles ce dernier a répondu. Harbourfront a appuyé le travail du lotisseur et la ville a en définitive donné son approbation. Mais aux membres du grand public, les bâtiments ont semblé sortir de nulle part et n'avoir aucun lien avec ce qui les entourait.

Dans le deuxième cas, c'est-à-dire celui des trois immeubles résidentiels situés au 2-50 Stadium Road, le conseil municipal n'a pas approuvé le projet lorsqu'il en a été saisi en novembre 1988; il l'a plutôt renvoyé au personnel, en lui demandant de l'étudier à nouveau. Le lotissement proposé est situé sur un terrain qui appartenait auparavant à la Toronto Harbour Commissioners et qui avait un zonage commercial à une densité de 12 fois la superficie.

À la recommandation du personnel, la ville a ramené cela à un zonage résidentiel à une densité de trois fois la superficie. Avant de commencer son tracé, le lotisseur a vérifié les vues des fonctionnaires municipaux au sujet des conditions d'aménagement et il a accédé à leur demande d'inclure une promenade sur la berge et des perspectives sur l'eau partout dans l'ensemble. Malgré cela, l'aménagement est trop élevé et d'une trop grande densité pour ce terrain riverain de choix et, dans le contexte d'un secteur riverain bien aménagé, le Groupe de travail appuie la mesure adoptée par le conseil municipal.

Ces deux exemples d'aménagement résidentiel en bordure de l'eau soulignent la nécessité d'avoir des mesures de contrôle judicieuses en matière d'urbanisme et d'aménagement, fondées sur des plans qui expriment et reflètent un consensus public au sujet de la vision du secteur riverain de Metro Toronto.

Coordination et responsabilité gouvernementales

Il ressort clairement de l'examen que nous avons fait au chapitre 4 des politiques, plans et initiatives actuels des gouvernements en matière de terrains et de logement que ceux-ci concordent pas. Ils doivent donc être modifiés, à tous les niveaux, pour permettre l'aménagement fructueux du secteur riverain.

Nous avons analysé au chapitre 4 les écarts et différences sur le plan de la politique en ce qui concerne la gestion et l'utilisation du sol. Cela a révélé l'absence d'un élément fondamental à la création d'une stratégie intergouvernementale coordonnée touchant l'aménagement du secteur riverain, à savoir une définition claire de la part et des fonctions qui reviennent à ce secteur dans la croissance globale de la région métropolitaine de Toronto. Cela veut dire qu'il n'y a pas de contexte régional dans lequel on peut formuler un plan.

Nous avons également souligné les différences entre les façons dont les gouvernements gèrent leurs terres et réutilisent ou aliènent leurs terres excédentaires. La province applique une politique explicite du logement d'abord en ce qui concerne la réutilisation ou l'aliénation des terres

excédentaires. Le gouvernement du Canada n'a pas adopté de lignes directrices semblables relativement aux terres fédérales qui se trouvent en Ontario, dans Metro Toronto en général ou dans le secteur riverain en particulier. Les administrations municipales n'ont pas non plus approuvé une politique du logement d'abord en ce qui concerne la réutilisation et l'aliénation de leurs terres; Metro Toronto et les villes de Toronto et d'Etobicoke ont accepté des énoncés un peu moins définitifs qui attribuent au logement une grande priorité.

Nous avons également noté des différences entre les politiques du logement. Le gouvernement fédéral réduit ses contributions aux programmes de logement au fur et à mesure qu'il impose des limites financières à ses affectations au logement à but non lucratif. De son côté, la province a augmenté appréciablement son budget du logement et s'est fixé des objectifs ambitieux en ce qui concerne le logement à but non lucratif, mais son énoncé de politique sur le logement abordable demeure à l'état d'ébauche. Dans cette forme, il se peut que l'énoncé ne soit pas assez ferme au sujet de sa mise en oeuvre pour garantir que soient atteintes les contributions provinciales et du secteur privé aux objectifs de logement abordable. Il faudrait donc renforcer et approuver aussitôt que possible l'ébauche de politique.

La ville de Toronto a depuis un certain nombre d'années ses propres objectifs en ce qui concerne le logement subventionné ainsi que sa propre société du logement chargée de fournir des habitations à but non lucratif, à l'instar de l'agglomération. Toutefois, jusqu'ici, ni Etobicoke ni Scarborough n'a explicitement appuyé l'ébauche de politique provinciale.

La province et la ville de Toronto ont affirmé leur intention d'aménager sur leurs terrains excédentaires une proportion d'au moins 35 p. 100 de logements abordables lorsque ces terres seront réaménagées ou aliénées. Les autres administrations ne sont pas allées aussi loin.

Les principaux plans des différentes administrations en sont à différents stades de leur évolution : la pensée provinciale au sujet de la région métropolitaine de Toronto en est encore à son stade préliminaire. L'ancien conseil de

Metro Toronto a entamé une étude du plan officiel de l'agglomération, que le nouveau conseil a l'intention de terminer. La ville d'Etobicoke est dans une situation semblable en ce qui concerne son plan officiel. La ville de Scarborough continue quant à elle d'appliquer son plan officiel de 1961.

La ville de Toronto a approuvé un plan pour la partie centrale du secteur riverain qui constitue une mise à jour de son plan officiel de 1978 pour cette partie de la ville. Selon le Groupe de travail, le plan ne tire pas suffisamment profit des possibilités sur les plans du logement et des voisinages qui existent dans cette partie du secteur riverain; il faudrait le réexaminer si la province et l'agglomération décidaient par exemple que le secteur riverain de Metro y compris la partie centrale, doit absorber une plus grande part de la croissance de la région métropolitaine et de Metro.

Il convient de signaler le nombre d'organismes publics dont les activités incluent réellement ou éventuellement la production ou l'exploitation et l'entretien d'habitations. A l'échelon fédéral, ils incluent la SCHL, la Harbourfront Corporation, CN, la Toronto Harbour Commissioners et la Société canadienne des postes, dont la majorité, comme nous l'avons déjà signalé, ne sont pas tenus à l'heure actuelle d'appliquer la politique de gestion des terres fédérales. Les organismes des autres paliers de gouvernement incluent la Société de logement de l'Ontario et les sociétés du logement de Metro et de la ville. Quant à savoir si c'est là la meilleure façon d'organiser la contribution gouvernementale à la prestation d'habitations à but non lucratif dans le secteur riverain, cela demeure discutable.

Bref, les politiques et les plans de chaque palier de gouvernement en sont à différents stades d'évolution. Toutefois, compte tenu du fait qu'il y a un nouveau Parlement fédéral, ainsi que de nouveaux conseils municipaux et à Metro ainsi que des ébauches de politiques et de plans à l'étude à l'échelon provincial ainsi qu'aux niveaux de l'agglomération et des municipalités, il existe au moins une bonne possibilité d'harmoniser ces plans quand les différents paliers de gouvernement et le public auront réussi à s'entendre au sujet de l'avenir du secteur riverain.

L'examen présenté au chapitre 4 met également en lumière l'importance stratégique que revêtent les terres publiques, notamment dans la partie centrale du secteur riverain, et la possibilité d'utiliser ces terres dans l'intérêt public, surtout pour répondre aux besoins de logement et de voisinages, à condition que les divers paliers de gouvernement travaillent en coopération les uns avec les autres. Les gouvernements conservent ces terres en fidéicommis pour tous les citoyens et ils sont tenus d'utiliser ces terres pour réaliser la plus vaste gamme possible d'objectifs de la politique publique, plutôt que de satisfaire les intérêts étroits de leurs ministères ou organismes.

Les gouvernements et leurs ministères et services devraient également mieux coordonner l'installation de l'infrastructure publique et des services communautaires afin d'améliorer la qualité de vie de tous les citoyens des voisinages riverains.

6. Recommandations

Existence de logements et de voisinages dans le secteur riverain

1. Metro Toronto et les trois municipalités du secteur riverain devraient songer fermement, par leurs décisions futures en matière d'urbanisme et d'aménagement, à se tourner vers le secteur riverain en créant de nouveaux voisinages et en réorientant leurs voisinages existants.

L'aménagement résidentiel futur, combiné à des mesures tels une utilisation mixte des terrains, des services de bateaux-navette, l'accroissement de l'accès public au rivage et l'offre d'activités récréatives sur la berge aideront à garantir que le secteur riverain est amendé en vue d'une utilisation et d'une jouissance actives par tous les résidents de Metro Toronto et les visiteurs. L'importance accordée à l'ouverture de tous les secteurs riverains de l'agglomération et non seulement de celui du centre ville de Toronto constitue un élément essentiel de cette démarche. Pour cette seule raison, la décision récente d'aménager le "Seaquarium" dans le secteur riverain d'Etobitoke constitue une mesure très positive.

La création de 10 nouveaux voisinages, recommandée dans ce rapport, grossirait la population riveraine de plus de 125 000 habitants. Les recommandations touchant le renforcement de 15 voisinages existants incluent le recours éventuel, à certains endroits, à l'intensification résidentielle. Cela ferait augmenter encore davantage la population du secteur riverain, qui pourrait même être le double de ce qu'elle est actuellement.

2. L'existence, dans les voisinages, de services et d'agréments appropriés constitue un élément essentiel qui les distingue de simples collections de bâtiments. Lors de la création de nouveaux voisinages, il faudrait, tout en faisant l'aménagement du logement, investir des fonds publics dans les services et les agréments.

Il est normal de s'attendre à ce que le processus d'aménagement donne lieu, dans une zone donnée, à une masse critique de logements suffisante pour soutenir des services communautaires, mais les divers paliers de gouvernement ont aussi la responsabilité de fournir en temps opportun les services convenables.

Certains aménagements qu'on trouve dans les voisinages sont le fait du secteur privé, en particulier les magasins, les restaurants et les banques. Le processus d'aménagement public doit garantir que le zonage et l'offre adéquate d'emplacement disponible favorise l'implantation de ces aménagements du secteur privé. Un secteur peut autrement devenir inhospitalier pour les familles, les personnes âgées, les personnes handicapées et celles qui éprouvent des besoins spéciaux.

Ceci peut en retour faire hésiter les intéressés à fournir des habitations à but non lucratif, de sorte que le secteur ne devient habitable que par des ménages sans enfants, jeunes ou d'un âge moyen, bien nantis et en bonne santé.

3. Les municipalités devraient reconnaître, au moment d'élaborer leurs plans, que, pour avoir des voisinages viables, il doit y avoir une diversité de groupes de revenu et de sortes de ménages.

Non seulement la diversité favorise-t-elle la vitalité, elle suscite la création des services nécessaires dont chacun aura peut-être besoin ou voudra peut-être à un moment de la vie. Quel que soit notre revenu ou notre état de vie actuel, nous pouvons tous être frappés d'une incapacité temporaire ou permanente; les couples seuls peuvent avoir des enfants et nous devons tous compter davantage sur notre voisinage, jusqu'à un certain point, au fur et à mesure que nous vieillissons.

Un aménagement fondé sur l'hypothèse qu'une collectivité consistera en un groupe homogène d'immeubles, comme c'est le cas à Palace Pier à Etobicoke ou à Harbour Square à Toronto, est de par sa nature très déficient.

LOGEMENT ABORDABLE

4. Pour répondre aux exigences en matière de logement abordable, énoncées dans le projet de politique provinciale, tous les paliers de gouvernement doivent reconnaître que, compte tenu de la situation actuelle sur le marché du logement dans Metro Toronto, les logements abordables consisteront surtout en des logements coopératifs et à but non lucratif. La situation actuelle - taux d'augmentation des prix de revente de maisons, faibles taux d'inoccupation et pression à la hausse qui s'exerce sur les loyers - signifie que le logement à but non lucratif constitue un des principaux moyens de garantir que les logements construits conformément aux critères provinciaux demeurent abordables dans l'avenir.

À l'heure actuelle, les terrains et les immeubles dans Metro Toronto sont si coûteux que toute tentative d'offrir des logements locatifs privés ou de modestes maisons à acheter tendra à ne pas répondre aux besoins de la population qui a besoin d'aide. Cette situation ne changera pas dans l'agglomération torontoise tant que la demande dépassera largement l'offre.

Les programmes de logement coopératif et à but non lucratif visent les ménages à revenu faible et modéré de façon permanente et, dans la situation actuelle, constituent la meilleure façon d'atteindre dans Metro Toronto les objectifs en matière de logement abordable fixés par la province.

Il convient toutefois de signaler que le secteur privé sera chargé de construire la quasi-totalité des nouveaux logements. D'après la politique provinciale, trois des nouveaux logements sur quatre seront destinés au groupe correspondant aux 40 p. 100 supérieurs du marché. Ce qui nous préoccupe, c'est le logement abordable sur quatre qui sera également construit par le secteur privé. Pour que ce logement demeure abordable dans l'avenir, ce sont des coopératives et des organismes à but non lucratif qui doivent en être les propriétaires.

Nous ne sous-estimons pas l'aptitude du secteur privé à répondre de façon imaginative aux besoins de logements modestes. Le défi qu'il faudra relever est celui de

réserver une partie des trois quarts de toutes les unités qui demeureront dans le secteur privé en vue d'assurer des logements privés en régime locatif ou de propriété à un prix abordable. La proportion traditionnelle des logements locatifs dans le secteur riverain risque d'être graduellement remplacée par des logements en copropriété.

5. Le projet d'énoncé de politique provinciale sur le logement abordable doit être raffermi pour donner aux municipalités le pouvoir d'obliger le secteur privé à répondre aux critères de logement abordable dans une proportion d'au moins 25 p. 100 des logements inclus dans leurs projets d'aménagement résidentiel.

Par le passé, des municipalités comme la ville de Toronto devaient recourir à l'attribution de primes, qui permettent d'accroître les densités de zonage, afin d'obtenir du secteur privé des logements subventionnés. L'acceptabilité de cette mesure est largement discutée. La nouvelle politique de la province doit être libellée de façon à permettre aux municipalités d'en réaliser les objectifs sans recourir à cette pratique.

Il importe également de garantir au secteur privé que la politique sera appliquée de façon équitable pour qu'il soit bien compris qu'il n'y a qu'un ensemble de règles pour tous. Cela favorisera l'émergence des voisinages à revenus mixtes recommandés dans ce rapport.

Le secteur privé profitera aussi directement de l'investissement public dans le secteur riverain et dans l'infrastructure des voisinages qui lui permet de réaliser ses aménagements résidentiels. Il est donc normal que le public en tire lui aussi certains avantages sous la forme de logements abordables.

La plupart des aménagements privés de moyenne à grande échelle pourront fournir des logements à but non lucratif ou offrir ceux-ci à des endroits voisins. Les producteurs de logements à but non lucratif axés sur la collectivité sont toujours à la recherche de terrains aménageables et ils possèdent en outre les compétences nécessaires; en outre,

les engagements financiers au chapitre des habitations à but non lucratif son supérieurs à ce qu'ils étaient par le passé.

Il devrait aussi être clairement précisé dans la politique que les logements abordables doivent répondre aux critères relatifs à la gamme et à la taille de logements. Il ne serait pas par exemple acceptable que le secteur privé satisfasse à l'exigence de fournir des logements abordables uniquement en produisant des studios relativement moins coûteux.

Le secteur privé peut utiliser diverses méthodes pour offrir des logements à but non lucratif, mais les deux les plus probables sont que le lotisseur fournisse le terrain à un coût qui respecte les lignes directrices du gouvernement sur le prix des terrains pour le programme de logement à but non lucratif, ou qu'il construise l'ensemble pour le vendre ensuite au secteur à but non lucratif à un prix conforme aux lignes directrices du gouvernement sur les coûts pour l'aménagement de tout l'ensemble. Cette exigence est, d'une manière ou d'une autre, indispensable pour garantir la production, dans les voisinages riverain des trois municipalités, d'un nombre suffisant de logements à but non lucratif.

6. Si l'on aménage des terres publiques à des fins résidentielles, il faudra exiger qu'un pourcentage supérieur à 25 p. 100 réponde aux critères de logement abordable.

L'énoncé de politique provinciale sur le logement abordable fixe un minimum de 25 p. 100 dans le cas des aménagements privés et de 35 p. 100 dans le cas des terrains provinciaux. Lorsqu'il s'agit de terres publiques, quel que soit le palier de gouvernement qui en est propriétaire, le minimum devrait être plus élevé que pour le secteur privé. Metro Toronto et les trois administrations municipales, de même que le gouvernement fédéral, devraient accepter au moins le minimum de 35 p. 100 fixé par la province dans sa politique du logement d'abord. Cette exigence devrait être incorporée à leur propre politique sur les terres excédentaires et devrait être accompagnée de l'exigence selon laquelle les terres destinées à l'aménagement d'habitations

à but non lucratif doivent être vendues à un prix qui respecte les lignes directrices du gouvernement relatives au coût des terrains pour les habitations à but non lucratif.

Il est révélateur de signaler que, dans le voisinage très réussi de St. Lawrence, près de 60 p. 100 des logements ont été construits dans le contexte des programmes du logement coopératif et à but non lucratif.

L'absence d'une politique fédérale équivalent à la politique provinciale du logement d'abord pourrait faire perdre des occasions d'aménager des logements abordables à des endroits appropriés du secteur riverain de Toronto ou de zones voisines.

Une conséquence intéressante de la politique du logement d'abord est que celle-ci permettra au secteur privé d'utiliser jusqu'à concurrence de 65 p. 100 des terres publiques réaménagées à des fins résidentielles pour ses propres projets. Dans le cas des terres riveraines publiques, cet accès à des terrains de premier choix de l'agglomération torontoise représente un avantage appréciable pour le secteur privé.

7. Les coopératives de logement doivent être utilisées comme principal moyen de créer de nouveaux voisinages et d'accroître le logement dans les voisinages existants.

Les coopératives de logement attirent des personnes de divers groupes de revenu; elles constituent des collectivités; elles créent un sens de propriété; et elles favorisent la participation communautaire. Les coopératives sont une présence positive dans plusieurs voisinages riverains; elle sont bien intégrées dans la collectivité; et elles sont souvent très bien conçues.

Elles représentent une solution de rechange importante pour les personnes qui ne désirent pas continuer à louer mais qui ne peuvent se permettre d'acheter leur propre maison.

8. Les paliers supérieurs de gouvernement doivent réviser leur politique sur l'établissement des niveaux de "loyer économique" dans les ensembles à but non lucratif du secteur riverain pour garantir que toutes les unités à but non lucratif sont vraiment abordables.

Selon la pratique actuelle, les niveaux de loyer économique sont établis par comparaison avec de nouveaux logements semblables se trouvant sur un même marché, et des modifications à la hausse sont apportées lorsque l'habitation est située à un endroit recherché comme le secteur riverain. Nous recommandons que les loyers, dans le secteur riverain, soient établis en fonction du loyer économique moyen exigé dans des ensembles semblables où se logent des groupes clients analogues; cela garantira qu'ils sont abordables pour les membres des groupes clients auxquels sont destinés les logements. Les niveaux de loyer économique ne devraient pas être rajustés à la hausse du fait que les logements sont situés dans le secteur riverain.

9. Le gouvernement fédéral devrait revenir à sa méthode d'établissement de budget qui était basée sur des objectifs d'unités de logement pour la part fédérale de financement du programme fédéral-provincial de logement à but non lucratif.

La méthode dont se sert actuellement le gouvernement fédéral pour établir les budgets du logement à but non lucratif exerce une influence négative sur le programme dont il partage les coûts avec le gouvernement provincial, et a à ce point réduit le programme fédéral de logement coopératif dans Metro Toronto que celui-ci n'est plus qu'une ombre de ce qu'il était par le passé. Les difficultés viennent du fait que le budget est maintenant exprimé en dollars, plutôt qu'en fonction du nombre de logements que le gouvernement veut faire construire, comme c'était le cas auparavant. Étant donné l'augmentation rapide des coûts de logement dans Metro Toronto, cela a eu pour effet, en ce qui concerne le programme de logement à but non lucratif, de défavoriser l'agglomération torontoise et son secteur riverain, au profit des marchés à moindre coût situés ailleurs.

10. Le gouvernement fédéral devrait également être disposé à consacrer davantage de fonds au logement à but non lucratif s'il veut vraiment qu'il existe dans le secteur riverain des logements abordables. Nous présentons à l'Annexe 4 les grandes lignes d'un nouveau programme fédéral proposé qui appuierait l'offre de logements à but non lucratif dans le secteur riverain.

Les possibilités qui s'offrent de créer de nouveaux voisinages et d'intensifier le logement dans les voisinages existants représenteront un potentiel important pour le secteur du logement à but non lucratif.

Nous recommandons que le gouvernement fédéral, par l'entremise de la SCHL, finance un programme distinct de logement à but non lucratif visant le secteur riverain de Metro Toronto. Le budget de ce programme devrait être établi de façon à permettre la production d'environ 1 000 logements par année afin de garantir qu'il y ait suffisamment de logements à but non lucratif disponible, outre ceux qui sont actuellement en voie de construction pour satisfaire aux objectifs de logement abordable dans les voisinages riverains.

Le programme devrait être structuré de façon à ce que chaque ensemble attire des résidents de divers groupes de revenu, un peu comme c'est le cas pour l'actuel programme fédéral-provincial de logement à but non lucratif. Les détails sont présentés à l'Annexe 4.

11. Le gouvernement de l'Ontario doit envisager d'imposer à nouveau une "taxe de spéculation" sur les biens immobiliers résidentiels de la ville.

Dans les années 1970, la province a imposé une dite taxe de spéculation sur la vente de biens immobiliers résidentiels afin de ralentir la spéculation dans le marché de l'immobilier résidentiel surchauffé. L'imposition de la taxe peut fort bien avoir contribué au ralentissement du marché qui s'est produit pendant que celle-ci était en vigueur. Mais d'autres facteurs ont aussi joué comme une augmentation appréciable des taux d'intérêt et un ramollissement de la demande attribuable à une baisse économique.

Étant donné que la spéculation jouera peut-être dans la hausse des prix des biens résidentiels de la région métropolitaine de Toronto et surtout du secteur riverain de Metro Toronto, la province devrait envisager de rétablir cette taxe d'une manière qui n'aura pas de conséquences sur la résidence principale d'un propriétaire. Comme c'était le cas auparavant, le taux de la taxe devrait diminuer en fonction de la durée de temps qu'un bien immobilier demeure entre les mains du propriétaire et n'est pas mis sur le marché. La taxe devrait être assez élevée pour dissuader les spéculateurs et elle devrait s'appliquer à toutes les formes de biens résidentiels urbains.

Utilisation mixte des terrains

12. Un secteur d'utilisation mixte des terrains pourrait combiner des utilisations résidentielles et des utilisations industrielles, commerciales, institutionnelles et récréatives compatibles, comprenant des parcs et des aires libres. La diversité résultante constitue une caractéristique valable d'un voisinage urbain et peut contribuer à régler le problème des utilisations concurrentes dans une même zone du secteur riverain.

Un tracé judicieux est indispensable au bon fonctionnement d'un secteur d'utilisation mixte du sol et à la résolution des conflits éventuels. Certaines formes d'utilisations industrielles restreintes qui ne sont pas nuisibles ni excessivement gênantes constituent un choix approprié dans les secteurs à proximité de quartiers résidentiels.

13. Le besoin traditionnel d'aménager les industries près de l'eau ne constitue désormais plus un facteur majeur pour l'industrie dans Metro Toronto. Il faudrait regrouper les utilisations de terres industrielles dans le secteur riverain et accorder la préférence aux industries nouvelles qui n'accaparent pas de vastes superficies de terres riveraines de choix.

Par le passé, beaucoup d'industries s'implantaient sur la berge non seulement pour des raisons de transport mais dans bien des cas parce qu'à une époque, il s'agissait là des terres les moins coûteuses à Toronto. Or cela n'est

manifestement plus le cas. L'activité industrielle ne devrait par conséquent pas s'étendre à de nouvelles parties du secteur riverain, et les aires d'utilisation industrielle existantes devraient être regroupées.

Ce regroupement des terres d'utilisation industrielle dans le secteur riverain ne signifie pas nécessairement un effritement de la base d'emplois industriels. La diversité des emplois contribue à la vigueur de l'ensemble de la collectivité. Une grande partie des terres riveraines à vocation industrielle sont vacantes ou utilisées à des fins d'entreposage et ne produisent actuellement que très peu d'emplois.

MESURES DE CONTRÔLE EN MATIÈRE D'URBANISME ET DE TRACÉ

14. Toutes les demandes de zonage et de permis de construction en vue d'un aménagement futur en bordure du lac ne doivent être approuvées qu'à la condition que le demandeur assure un accès public physique et continu à la rive. Ces aires d'accès doivent être assez larges et offrir une assez grande marge de recul par rapport à la berge pour permettre une utilisation publique appréciable. De plus, il doit y avoir suffisamment de routes d'accès public visibles franchissant les zones pour permettre à la population de se rendre jusqu'au bord du lac.

Il faudrait établir des normes relativement à la largeur minimale du domaine public en bordure du lac et les lier aux marges de recul des bâtiments. À Vancouver, la largeur minimale moyenne est de 12 mètres. Idéalement, le domaine public devrait être déterminé par l'attribution de titres de propriété des terres à la municipalité; toutefois, dans certains cas, il pourrait être acceptable d'avoir une servitude d'accès public. Lorsqu'un terrain particulier n'est pas bien situé pour assurer une utilisation publique véritable, il faudrait néanmoins obtenir un droit d'accès, qui pourrait éventuellement être mis à exécution dans l'avenir lorsque les circonstances changent.

La politique publique devrait avoir pour but d'obtenir des terrains situés à différents intervalles sur la berge de façon à ce que les aires publiques riveraines soient liées à un point de destination utilisé de façon plus active. Il pourrait s'agir d'un parc ou d'une partie du réseau des

plages, ou encore d'un centre d'activité où il y a par exemple des services de transport en commun, des restaurants, des activités récréatives et ainsi de suite.

15. Les trois villes doivent établir des règles exhaustives pour protéger la vue sur le lac et le long de la rive et les appliquer fermement lorsqu'elles étudient des demandes d'aménagement. Étant donné l'importance d'éviter des obstacles visuels entre la ville et l'eau, ces exigences de maintien de la perspective devraient entrer en ligne de compte lors de l'étude des plans officiels et des règlements de zonage.

Certaines villes riveraines du Canada se sont employées à établir des règles pour protéger la vue sur l'eau, et c'est maintenant le moment de le faire alors qu'une si grande part du secteur riverain est en voie d'aménagement ou pourrait bientôt être réaménagée. Non seulement faudrait-il préserver certaines des vues spectaculaires et certains des panoramas, il faudrait aussi faire comprendre qu'en l'absence de perspectives sur les aires d'accès public en bordure du lac ou sur les parcs et les plages, la plupart des gens ne sauront tout simplement pas que ces endroits existent pour leur jouissance.

Ce manque de sensibilisation à la nécessité de préserver les perspectives a provoqué au sein du public une réaction hostile contre toute construction riveraine. Des marges de recul appropriées par rapport à la berge, de même que la hauteur, le groupement des bâtiments et l'emplacement du terrain constituent tous des facteurs importants.

16. La technique du remblayage du lac doit être acceptée comme moyen d'étendre les aires incluses dans les domaines publics en bordure du lac. Toutefois, il faut tenir compte, pour le choix des aires de remblai, de l'écoulement des systèmes d'égout et du risque d'accumulation de polluants des ruisseaux et des rivières de Metro Toronto qui sont à proximité de la rive. De même, il faudra s'assurer de n'utiliser que du remblai de grande qualité et faire en sorte que le tracé des aires remblayées ne présente pas d'échancrures inutiles où peuvent s'accumuler les algues et les polluants. Cette technique peut être utile à certains

endroits pour créer ou mettre en valeur des parcs et des aires libres, mais il ne faut pas l'employer comme moyen de contourner les obligations foncières en bordure de l'eau. Il faudrait mettre à jour, en recourant à une participation intégrale du public, le plan du secteur riverain de l'agglomération torontoise (Metro Waterfront Plan). Toutes les propositions subséquentes en matière de remblai devraient alors être évaluées par rapport au plan.

Un grand nombre de résidents de Metro Toronto ignorent peut-être le nombre de projets de remblayage entrepris ces dernières années en bordure du lac. La plupart ont été réalisés par la MTRCA et la Toronto Harbour Commissioners. Parmi les endroits les mieux connus, signalons Leslie Street Spit (le parc Tommy Thompson); le parc Humber Bay, à Etobicoke; et Bluffer's Park, à Scarborough. Toutefois, plusieurs autres aménagements ont récemment été terminés ou sont en voie de réalisation.

Le remblayage du lac permet d'étendre le domaine public tout en assurant la protection de la berge; il favorise diverses activités aquatiques et répond aux besoins récréatifs des collectivités immédiates et de la région.

Ces projets de remblayage devraient jouer un rôle fondamental pour ce qui est de fournir les possibilités récréatives nécessaires à la population croissante qui viendra emménager dans les nouveaux voisinages et dans les voisinages existants (qui feront l'objet de l'intensification) recommandés dans ce rapport.

Tout en permettant de multiplier les possibilités récréatives dans le secteur riverain, le remblayage du lac a suscité des plaintes de la part des écologistes et des résidents de l'endroit. Il faudra les examiner attentivement.

Le plan des travaux de remblayage est fondé sur le plan pour le secteur riverain de Metro Toronto de 1967 (Metro Waterfront Plan). Metro devrait l'étudier et le mettre à jour, après avoir consulté le public et tenu compte des préoccupations que nous venons de signaler ainsi que des propositions actuelles touchant certaines parties du secteur riverain de l'agglomération. La mise à jour du plan du

secteur riverain tombe d'autant plus à point que l'administration de l'agglomération a entrepris d'examiner son plan pour Metro Toronto.

17. Trop souvent, les corridors de transport le long de la rive ont constitué un obstacle de taille entre le lac et les villes riveraines. Pour qu'il y ait véritablement un lien entre les voisinages riverains nouveaux et existants et la rive, il faut absolument réduire ou éliminer cet obstacle.

TORONTO

Tant que la ville de Toronto n'aura pas fait face au défi de taille que pose la voie rapide Gardiner, les voisinages continueront d'être coupés de la rive. L'élimination de l'ensemble ou d'une partie de cette voie rapide peut être considérée comme une question d'utilisation du sol : cela libérerait des terrains et permettrait une meilleure utilisation des emplacements enclavés marginaux. Toute mesure touchant la voie rapide Gardiner obligera l'administration de Metro Toronto, qui a compétence sur cette voie rapide, ainsi que la ville de Toronto et la province à faire preuve de leadership.

Le rapport publié par le Groupe de travail sur le corridor Gardiner/Lakeshore a constitué un pas dans la bonne voie, et il renferme de nombreuses suggestions utiles pour améliorer l'accès dans le corridor occupé par la voie rapide Gardiner, le boulevard Lakeshore et les voie ferrées, dont les villes d'Etobicoke et Scarborough pourraient tenir compte lors de leur étude des obstacles existants.

Il faudrait accorder la priorité à la mise en oeuvre des propositions d'amélioration de l'accès partout où cela permettrait de créer un lieu immédiat entre un voisinage existant et la rive.

ETOBICOKE

Etobicoke devrait envisager de réaliser une étude semblable pour ses corridors de transport que sont la route de la Reine Elizabeth et le boulevard lakeshore, en y faisant participer des représentants de ses collectivités septentrionales. On pourrait facilement accroître la pénétration de ces corridors en améliorant l'accès piétonnier, les services de la TTC et les routes locales menant à la rive. Cela est évident surtout dans le secteur des motels.

Il se peut qu'à l'instar de Toronto, Etobicoke décèle des terrains marginaux qui pourraient être libérés au moyens d'un réalignement ou d'une rationalisation judicieuse des points d'accès. Cela exigerait la collaboration de l'administration de Metro et de la province de l'Ontario.

SCARBOROUGH

Il faudrait notamment prévoir un moyen de franchir la voie du CN dans la partie sud-est de Scarborough. Entre l'embouchure de la rivière Rouge à l'ouest et East Point Park à l'est, la rive se prêterait bien à l'aménagement d'une promenade et d'une piste cyclable. Cela permettrait de relier les deux parcs riverains et constituerait un attrait récréatif pour le voisinage existant dans le sud-est de Scarborough.

Toutefois, en raison du talus et de la fréquence des trains sur cette voie, il faudra déterminer soigneusement l'emplacement des tunnels ou des passerelles piétonnières à des intervalles appropriés. Dans ce secteur de Scarborough, l'accès à l'eau n'est pas entravée par les falaises et la ville devrait en tirer parti.

18. Les plans officiels et les règlements de zonage ne devraient pas limiter de façon rigide les sortes et les tailles d'unités permises dans des zones données. Il faudra soigneusement établir le lien entre les plans officiels et les règlements de zonage qui définissent les sortes et les

tailles d'unités permises et les enveloppes de construction, les hauteurs maximales et les exigences relatives à la marge de recul par rapport à la rive.

Une classification et une séparation trop rigides des sortes de logements peuvent toutefois créer dans les collectivités une homogénéité artificielle qui empêche celles-ci de s'adapter aux différents besoins de logement et ne favorise pas la diversité si essentielle à un voisinage urbain. De même, l'imposition de densités maximales inutilement faibles peut résulter en la construction de maisons unifamiliales ou isolées seulement.

On se sert parfois de ces restrictions pour écarter les logements plus modestes - et notamment les logements à but non lucratif - de certains voisinages. Mais il est possible d'avoir des logements de tailles différentes même lorsque les règlements de zonage exigent que des maisons en rangée soient construites côte à côte. À l'intérieur d'une enveloppe de construction semblable, des maisons en rangée et superposées permettent d'offrir des logements d'une, de deux, de trois et de quatre chambres à coucher à une densité légèrement supérieure d'unités par hectare. Des voisinages comme celui de St. Lawrence prouvent qu'il est aussi possible de combiner fructueusement des maisons et des immeubles d'habitation.

COORDINATION ET RESPONSABILITÉ GOUVERNEMENTALES

19. Il est recommandé d'apporter les modifications suivantes aux politiques et plans gouvernementaux afin de créer un sens indéniable d'orientation et de cohérence servant à inspirer la planification et l'aménagement du logement et des voisinages dans le secteur riverain.

Le gouvernement du Canada doit :

a) raffermir sa politique de gestion des terres en exigeant de tous ses organismes qu'ils appuient les buts de la gestion foncière, notamment ceux qui ont été établis pour le secteur riverain;

b) adopter une politique du "logement d'abord", assortie d'un objectif minimal de 35 p. 100 pour le logement abordable, en vertu de sa politique de gestion des terres, en ce qu'elle s'applique aux réserves foncières fédérales en Ontario en général et dans le secteur riverain en particulier;

c) rétablir son ancienne méthode d'établissement de budgets pour le Programme de logement à but non lucratif de la SCHL;

d) établir un programme d'appui pour le logement dans le secteur riverain de Metro Toronto (on trouvera des détails supplémentaires au sujet de cette recommandation à l'Annexe 4).

Le gouvernement de l'Ontario doit :

a) établir, dans le contexte de sa politique d'utilisation des terres, l'orientation géographique que devrait suivre la croissance de l'agglomération torontoise et la part de cette croissance que devrait absorber le secteur riverain de Metro Toronto;

b) approuver son projet d'énoncé de politique sur le logement abordable et le raffermir en précisant que les lotisseurs doivent inclure dans leurs ensembles résidentiels des logements abordables;

c) continuer d'appliquer la règle du "logement d'abord" en ce qui concerne la réutilisation des terrains excédentaires, y compris ceux qui se trouvent dans le secteur riverain;

d) demander que le gouvernement du Canada appuie sa politique du logement abordable lorsqu'il aliène ou réaménage des terres fédérales dans le secteur riverain.

L'administration de Metro Toronto doit :

a) achever de mettre à jour son plan officiel et décider de la part de croissance que doit absorber le secteur

riverain de l'agglomération torontoise. Le plan doit inclure des mesures en vue d'augmenter la population et le nombre de logements dans Metro Toronto;

b) renforcer les aspects régionaux de son plan et veiller tout particulièrement à ce qu'il existe un lien solide entre les besoins et les utilisations des terres des voisinages locaux et de la région;

c) adopter un objectif minimum de 35 p. 100 de logements abordables en ce qui concerne la réutilisation de ses propres terres excédentaires.

Les administrations municipales doivent :

a) modifier les plan actuels et achever leurs ébauches de plans afin d'y inclure des réponses précises au projet d'énoncé de politique sur le logement de la province et prévoir la création d'un enchaînement de voisinages le long de la rive;

b) prévoir l'acquisition et l'utilisation publiques de la rive;

c) négocier avec les lotisseurs afin qu'ils incluent le logement abordable dans leurs projets d'aménagement et de réaménagement dans le secteur riverain;

d) adopter un objectif minimum de 35 p. 100 de logements abordables en ce qui concerne la réutilisation de leurs propres terres excédentaires.

NOUVEAUX VOISINAGES

20. Les gouvernements compétents doivent envisager d'établir les 10 nouveaux voisinages suivants dans le secteur ou à proximité de celui-ci (certains sont déjà au stade de la planification) :

A. Lakeshore Psychiatric Hospital/Humber College
B. Secteur des motels d'Etobicoke
C. Parkdale Deck/CNE
D. Terres du chemin de fer
E. St. Lawrence Square

F. East Bayfront
G. Port Industrial Area
H. Secteur sud de l'avenue Eastern
I. Greenwood/Ashbridge's Bay
J. Port Union

Voisinages existants

21. Quinze voisinages existants se trouvant dans le secteur riverain ou à proximité de celui-ci seraient raffermis si les gouvernements compétents et leurs organismes et commissions mettaient en oeuvre les recommandations du présent rapport.

1. Long Branch
2. New Toronto
3. Mimico
4. High Park/Swansea/South Kingsway
5. South Parkdale
6. Harbourfront et secteurs adjacents
7. Central Bayfront
8. Communauté de Toronto Islands
9. St. Lawrence
10. South Riverdale
11. Leslie/Woodbine
12. The Beaches
13. Birchcliff
14. Cliffcrest/Cliffside
15. Guildwood

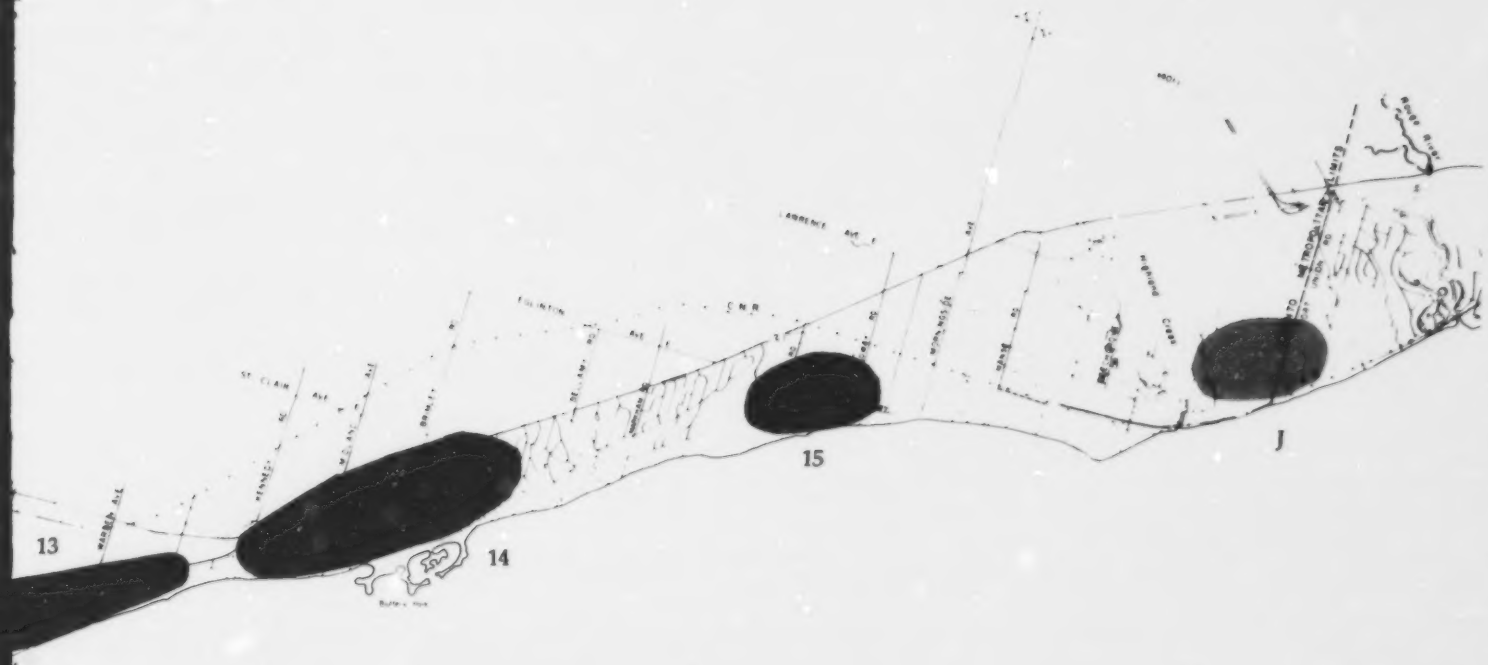
NEW NEIGHBOURHOODS

EXISTING NEIGHBOURHOODS

A. LAKESHORE HOSPITAL/COLLEGE SITE
B. MOTEL STRIP
C. PARKDALE DECK /C.N.E.
D. RAILWAY LANDS
E. ST. LAWRENCE SQUARE
F. EAST BAY FRONT
G. PORT INDUSTRIAL AREA
H. SOUTH OF EASTERN
I. GREENWOOD/ASHBRIDGE'S BAY
J. PORT UNION

1. LONG BRANCH
2. NEW TORONTO
3. MIMICO
4. HIGH PARK/SWANSEA/SOUTH KINGSWAY
5. SOUTH PARKDALE
6. HARBOURFRONT AND ADJACENT AREAS
7. CENTRAL BAYFRONT
8. TORONTO ISLANDS COMMUNITY
9. ST. LAWRENCE
10. SOUTH RIVERDALE
11. LESLIE/WOODBINE
12. TORONTO BEACHES
13. BIRCHCLIFF
14. CLIFFCREST/CLIFFSIDE
15. GUILDWOOD

WATERFRO



ONTARIO

N

WATERFRONT NEIGHBOURHOODS

Nouveaux voisinages
Population et potentiel de logements

Voisinage	Superficie en hectares (acres)	Densité	Nombre projeté de logements	Population prévue
A. Lakeshore Psychiatric	24,3 (60)	H	2 000	5 400
(Goodyear)	6,1 (15)	H	1 200	3 300
B. Secteur des motels	20,3 (50)	H	5 000	10 500
C. Southdale/Partie ouest du CNE	17 (42)	H	1 900	5 100
D. Terrains ferroviaires		H	9 000	15 300
E. St. Lawrence Square	26,7 (66)	H	6 000	12 000
F. East Bayfront	24,3 (60)	M/H	6 000	12 600
G. Port Industrial Area	162 (400)	H	12 000	36 000
H. Secteur sud de l'avenue Eastern	24,3 (60)	H	2 000	5 400
I. Greenwood/ Asbridge's Bay	32,4 (80)	H	3 000	8 100
J. Port Union	70,9 (175)	L/H	5 000	13 500
TOTAL	408,3 (1 008)		53 100	127 200

Le Groupe de travail a fait ces estimations en supposant un ménage de 2,7 personnes, sauf pour Port Industrial Area (3,0), East Bayfront (2,1), le secteur des motels (2,1), St. Lawrence Square (2,0) et les terrains ferroviaires (1,7). Les chiffres plus élevés correspondent aux quartiers qui accueilleront vraisemblablement des familles. Les chiffres relativement plus bas correspondent aux quartiers qui seront surtout habités par des adultes.

Voisinages

Les possibilités et recommandations présentées dans cette partie portent sur 10 nouveaux voisinages éventuels et 15 voisinages existants. Pour le présent rapport, nous nous sommes permis, dans certains secteurs, de combiner les parties les plus septentrionales de plusieurs voisinages en un même secteur.

À notre avis, ces recommandations offrent ensemble des possibilités jusqu'ici méconnues d'accroître appréciablement la population du secteur riverain et des quartiers voisins. Nous croyons aussi fermement que cela ne suppose pas nécessairement l'érection d'un mur de béton en bordure du lac.

Des lignes directrices convenables sur l'aménagement du secteur riverain devraient favoriser une conception judicieuse des nouveaux ensembles et l'amélioration des liens entre la berge et le reste de Metro Toronto.

Dans notre discussion de ces voisinages, nous utilisons les expressions densité faible, densité moyenne et densité élevée par parler de la marge de densité recommandée pour les habitations nouvelles.

Ces marges devraient donner une idée générale de ce qui peut être convenable ou pratique dans chaque cas. Notre définition des catégories de densité suppose que chacune s'applique de façon brute à l'ensemble du secteur, comme suit :

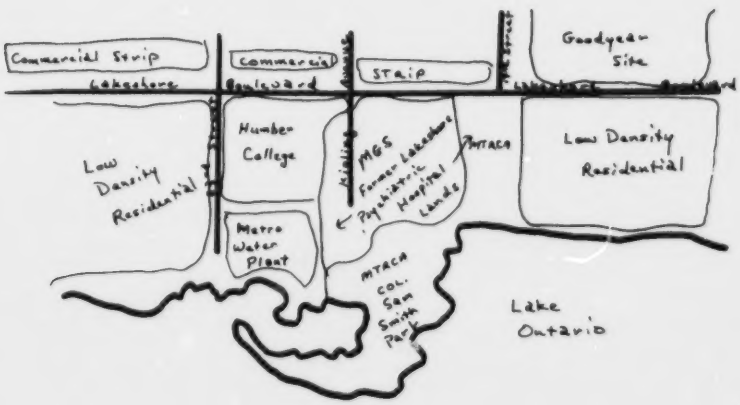
- densité faible : moins de 13 logements par hectare (30 logements par acre;
- densité moyenne : 14 à 24 logements par hectare (31 à 60 logements par acre);
- densité élevée : 25 logements ou plus par hectare (61 logements ou plus par acre).

Dans notre discussion des voisinages existants, nous parlons parfois de l'intensification comme moyen de multiplier le nombre de logements. Nous employons ce mot au sens le plus large pour englober les méthodes suivantes :

- o la construction de nouvelles maisons sur de petits terrains;
- o la construction de maisons sur terrains intercalaires, c'est-à-dire sur des terrains où il y a déjà des logements mais dont la superficie vacante est suffisante;
- o l'agrandissement d'immeubles existants;
- o la conversion ou la réfection d'immeubles existants pour permettre l'ajout de nouveaux logements.

NOUVEAUX VOISINAGES

A. TERRAIN DU LAKESHORE PSYCHIATRIC HOSPITAL/HUMBER COLLEGE



Le terrain couvre une superficie d'environ 70 hectares ou plus (172 acres ou plus) dans le secteur Long Branch, au coin de l'avenue Kipling et du boulevard Lakeshore, et comprend :

- 40,5 hectares (100 acres) d'aire libre au parc riverain Colonel Samuel Smith;
- 20,3 à 24,3 hectares (50,2 à 60,0 acres) de terrain excédentaire appartenant au ministère des Services gouvernementaux de l'Ontario et au Humber College adjacent;
- 8,1 hectares (20 acres) de terres qui doivent être réaménagées sur le terrain de la Goodyear au nord du boulevard Lakeshore;
- le lieu historique de l'asile Mimico (ouvert en 1890) et du Mimico Teachers College;
- le Lakeshore Psychiatric Hospital (l'ancien asile), qui a fermé ses portes en 1979, bien que les ministères de la Santé et des Services sociaux et communautaires continuent d'administrer des programmes à cet endroit, où l'on tourne aussi des films.

Politiques en vigueur

La MTRCA aménage actuellement un parc riverain de 40,5 hectares (100 acres) comprenant 13 hectares du terrain de l'ancien hôpital et un port de plaisance public situé sur un terrain remblayé. La province a annoncé que le terrain de l'ancien hôpital et les terres excédentaires de Humber College sont visés par ses initiatives de logement d'abord. Officiellement, Etobicoke a favorisé l'aménagement d'un parc sur le terrain de l'ancien hôpital, une utilisation résidentielle des terres excédentaires de Humber College et une utilisation industrielle des terrains de la Goodyear.

Questions

Les initiatives provinciales touchant le logement abordable inquiètent les propriétaires locaux de maisons unifamiliales, qui ne sont pas contre ces initiatives à condition

qu'elle ne se déroulent pas trop près d'eux. Les locataires locaux se réjouissent toutefois de cet accroissement du parc de logements abordables dans le secteur.

Les résidents du secteur riverain se méfient en général de la MTRCA. L'utilisation du remblai et ses effets cumulatifs - qui n'ont jamais été étudiés dans ce secteur - suscitent des inquiétudes au sujet de la détérioration de la qualité de l'eau, de la présence accrue d'algues et du dépôt de sédiments.

Beaucoup de résidents et de fonctionnaires locaux préfèrent que les terres provinciales (49,4 hectares [122 acres]) continuent d'être utilisées comme parcs, tandis que d'autres souhaiteraient que des logements prestigieux soient aménagés sur ces terres excédentaires, le logement à but non lucratif étant regroupé sur les terrains de la Goodyear, au nord du boulevard Lakeshore, c'est-à-dire loin des terrains riverains plus prisés. Etobicoke a peu de parcs riverains et il lui est difficile d'aménager des voies piétonnières publiques continues le long de la berge étant donné le grand nombre de propriétés privées sur les terrains riverains. Certains considèrent les parcs de la MTRCA comme des clubs privés réservés aux plaisanciers, tandis que les aires publiques qui se trouvent devant les immeubles en copropriété luxueux (par ex., Palace Pier) sont considérées comme les terrains privés des propriétaires des logements en copropriété.

Etobicoke enregistre un vieillissement et une baisse de la population, que traduit entre autres l'achalandage réduit dans le quartier commercial du boulevard Lakeshore.

Possibilités/recommandations

L'emplacement du Lakeshore Psychiatric Hospital/Humber College offre une occasion rare de créer un important nouveau voisinage riverain d'utilisation mixte comportant :

- o des quartiers résidentiels à revenus mixtes (2 000 logements sur les terrains provinciaux et 3 000 logements ou plus sur l'emplacement de la Goodyear) offrant des

types de logements et des modes d'occupation différents ainsi qu'un parc de logements abordables important sur les deux côtés du boulevard Lakeshore;

- o un réaménagement commercial éventuel sur les deux côtés du boulevard Lakeshore et l'utilisation industrielle de l'emplacement de la Goodyear;

- o un parc et des aires libres importants sur les terres du ministère des Services gouvernementaux et le parc construit sur remblai Colonel Samuel Smith de la MTRCA;

- o la possibilité de loger 8 000 personnes ou plus sur une partie de l'emplacement, ce qui permettrait d'inverser la tendance à la baisse de la population d'Etobicoke, offrirait à des familles de tous les niveaux de revenu la chance de vivre à proximité de l'eau et aiderait à renforcer les services existants dans le secteur comme les écoles;

- o une occasion de répondre aux besoins récréatifs locaux et régionaux dans le secteur riverain et d'améliorer l'accès à la rive;

- o un moyen approprié de multiplier les débouchés pour les marchands qui exploitent dans le quartier commercial en baisse de fréquentation du boulevard Lakeshore;

- o l'occasion de mettre en valeur le rôle de Humber College comme seul collège riverain de l'agglomération torontoise;

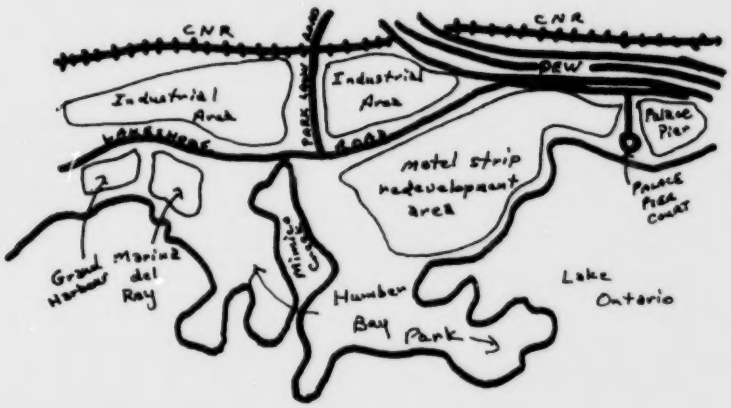
- o la chance de conserver le quadrilatère historique de bâtiments au Lakeshore Psychiatric Hospital et de restaurer la célèbre horloge locale.

B. SECTEUR DES MOTELS D'ETOBICOKE

Il est prévu de réaménager ce quartier d'une superficie de 60,8 hectares (150 acres) situé dans le secteur riverain d'Etobicoke, au sud du boulevard Lakeshore et de l'autoroute de la Reine Elizabeth, entre Park Lawn Road et Palace Pier Court. Cela inclut 20,3 hectares (50 acres) destinés à un

réaménagement, dont certains lots riverains appartenant à de nombreux propriétaires; il s'y fait une certaine utilisation commerciale, surtout par des motels.

La MTRCA y possède un parc créé sur un terrain remblayé d'une superficie de 40,5 hectares (100 acres), soit le parc Humber Bay. Le secteur industriel plus vieux et plus stable situé du côté nord du boulevard Lakeshore est dominé par la boulangerie Christie.



Politiques en vigueur

En 1972, ce secteur a été désigné quartier résidentiel de forte densité comportant des quadrilatères commerciaux et des aires libres. En 1975, la ville d'Etobicoke a tenté de réduire la densité résidentielle, mais cette décision a été infirmée par la Commission des affaires municipales de l'Ontario et le Cabinet provincial.

Le secteur a fait l'objet d'une modification au plan officiel (plan secondaire) ayant pour but de permettre une utilisation mixte (motels, immeubles résidentiels en copropriété) et d'ouvrir le secteur riverain par l'aménagement d'une route pittoresque et la séparation des aires privées du secteur riverain public. Cet endroit a également été choisi comme emplacement futur du "Seaquarium".

Questions

Il est difficile de créer un voisinage dans une bande étroite menant à une impasse et située entre l'eau et une route importante. Le plan secondaire pour le secteur de réaménagement de 20,3 hectares (50 acres) prévoit une utilisation commerciale (y compris pour des motels) et réduit la proportion d'utilisation résidentielle permise antérieurement. Ceci nuit grandement à la possibilité d'atteindre la masse critique de population nécessaire pour soutenir des installations de voisinages (par ex., magasins, écoles).

Le ministère du Logement s'oppose à la disposition du plan qui prévoit de réserver seulement 15 p. 100 de ce secteur au logement abordable. Les résidents du secteur riverain d'Etobicoke s'inquiètent de la nécessité de recourir à un remblayage supplémentaire pour réaliser les objectifs du plan touchant l'accessibilité publique. Ils craignent une détérioration accrue de la qualité de l'eau, une multiplication des algues et des problèmes de dépôts de sédiments. Comme c'est le cas pour l'emplacement du Lakeshore Psychiatric Hospital, les effets cumulatifs du remblai n'ont jamais été étudiés pour le secteur des motels.

Les luxueux immeubles en copropriété aménagés dans l'ouest (Marina del Rey, Grand Harbour) et dans l'est (Palace Pier) renforcent le sentiment que le secteur est rempli de forteresses isolées. Les résidents de ces immeubles ne semblent pas faire leurs achats dans les magasins locaux ni utiliser les écoles locales (il n'y a qu'un seul étudiant parmi les centaines de résidents de Palace Pier).

L'aire libre publique située sur la rive à l'arrière de Place Pier n'est ni vue ni utilisée comme telle : beaucoup de résidents d'Etobicoke considèrent l'endroit comme le domaine privé des résidents de l'immeuble. On a aussi

exprimé des inquiétudes au sujet du maintien des perspectives sur l'eau et notamment du panorama, vers l'est, du centre ville de Toronto.

Possibilités et recommandations

Le secteur consiste, physiquement, en une bande coincée entre l'autoroute de la Reine Elizabeth, le boulevard Lakeshore, un vaste secteur industriel et l'eau. La nature des construction déjà approuvées (Palace Pier, Marina del Rey, Grand Harbour) et de celles qui seront vraisemblablement aménagées (d'autres immeubles en copropriété luxueux) mine grandement la possibilité de créer un véritable voisinage comportant des habitations familiales. Le secteur de réaménagement (20,3 hectares [50 acres]) pourrait fournir 5 000 logements de forte densité pour une population de 10 500 habitants et permettre d'améliorer l'accès public à l'eau, aux agréments récréatifs locaux et régionaux et aux attraits riverains qui ne sont pas concentrés dans le centre ville de Toronto, par exemple le "Seaquarium".

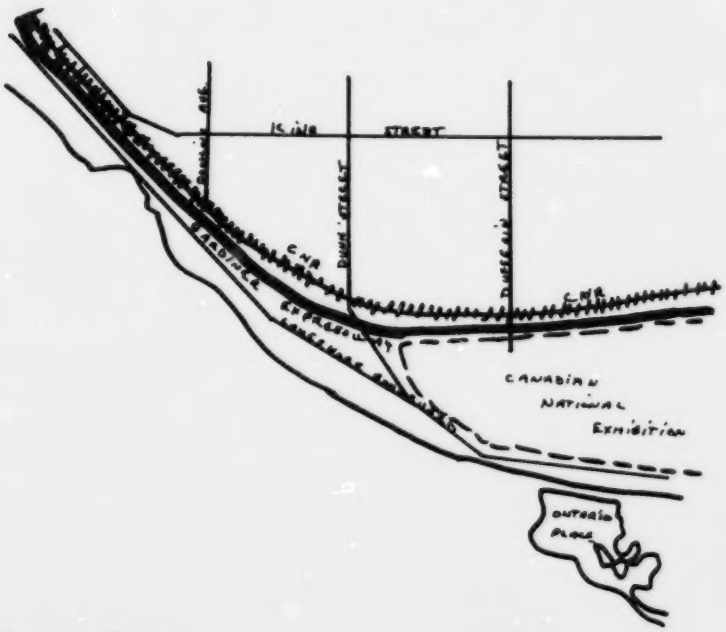
C. PARKDALE DECK/EXHIBITION PLACE

Il y a trois facteurs qui ont contribué à la pénurie de parcs locaux dans South Parkdale : la facilité d'accès à la rive; le fait que la collectivité s'est implantée avant que ne soit comprise la nécessité d'avoir des parcs publics; l'évolution même du secteur, qui consistait surtout en des habitations unifamiliales sises sur des grands terrains assurant de vastes espaces verts privés. Il fût même un temps où la partie sud de Parkdale, y compris les routes entre l'avenue Dowling et la rue Dufferin, allait jusqu'à la rive. L'accès communautaire a survécu à l'aménagement tant de la tranchée de la voie du CN que du boulevard Lakeshore.

Mais la construction, vers le milieu des années 1950, de la voie rapide Gardiner a transformé l'accès de la collectivité de Parkdale à la rive : bien que des ponts prolongent maintenant les avenues Dowling et Dunn jusqu'à la berge, l'accès piétonnier n'est possible qu'à l'avenue Jameson, sur une route mal indiquée qui suppose un croisement à niveau de

la voie vers l'ouest du boulevard Lakeshore et l'utilisation d'un pont à passages superposés chevauchant la voie vers l'est du boulevard Lakeshore.

Dans l'ensemble, le corridor de transport riverain est-ouest, qui inclut les voies ferrées du CN, la voie rapide Gardiner et le boulevard Lakeshore, prive maintenant la collectivité de Parkdale de l'accès aux parcs et aux installations riverains. La topographie, entre l'avenue Dowling et la rue Dufferin, est idéale pour l'aménagement d'une construction donnant sur la voie rapide Gardiner et la voie du CN qui rétablirait les liens avec la rive. À cet endroit, les deux voies sont au fond d'un ravin qui s'étend entre l'escarpement et le talus le long de la berge.



Politiques en vigueur

L'idée de construire un tablier sur la voie rapide Gardiner et la voie ferrée afin d'étendre la collectivité de Parkdale jusqu'aux parcs riverains a été analysée dans diverses études et a déjà fait l'objet d'une étude de faisabilité technique; les propositions visaient une superficie allant

de 17 hectares (42 acres), incluant une partie du terrain de l'exposition, à environ 5,7 hectares (14 acres nets) de nouveaux terrains, sans compter les possibilités existant sur le terrain de l'exposition. Les auteurs de toutes ces études ont généralement conclu que le projet était réalisable sur le plan technique mais qu'il fallait examiner de plus près sa faisabilité financière et l'aménagement intégré du secteur.

Questions

L'aménagement d'un tablier sur la voie rapide Gardiner et la voie du CN offre un certain nombre d'avantages stratégiques :

1. Les terrains visés sont essentiellement de propriété publique, ce qui réduirait le coût d'aménagement global.

2. Cela éliminerait la plaie visuelle et l'obstacle que représentent la voie Gardiner et la voie du CN.

3. Cela permettrait une meilleure utilisation des vastes superficies d'aires libres de piètre qualité qui se trouvent entre la voie rapide Gardiner et le boulevard Lakeshore et aux échangeurs connexes.

4. Ce projet permettrait de rétablir les liens routiers et piétonniers entre la collectivité de Parkdale et les parcs riverains, améliorerait appréciablement l'accès aux parcs riverains, y compris à des installations tels le Palais Royale, L'Argonaut Rowing Club, la piscine Sunnyside, etc, et favoriserait un accroissement de l'utilisation régionale et communautaire.

5. Le projet fournirait une superficie considérable où pourraient être aménagés de nouveaux logements, y compris une proportion appréciable de logements à but non lucratif.

Comme pour toute décision relative à l'utilisation du sol, cette possibilité aurait des conséquences sur les terres et les voisinages adjacents. Il y en a notamment deux qui méritent d'être examinées de plus près. Premièrement, il y

a certains aspects négatifs : l'aménagement d'un tablier sur la voie Gardiner pour permettre la construction de logements et favoriser l'accès au lac augmenterait la valeur des terrains dans South Parkdale et réduirait la proportion de logement abordables du marché privé vu l'augmentation des loyers et des prix des habitations. Ces augmentations favoriseraient inévitablement la déconversion, la rénovation et l'embourgeoisement du parc des logements de propriétaires et la rénovation et la vente du parc des immeubles d'habitation.

On pourrait éviter ces conséquences en ce qui concerne l'aménagement résidentiel sur la voie Gardiner et au sud de celle-ci à condition d'exiger qu'au moins 50 p. 100 des logements et 50 p. 100 de la superficie de plancher brute soit réservée au logement à but non lucratif.

Ce projet aurait également des conséquences favorables : il ferait en effet augmenter la valeur des terrains et accroîtrait les possibilités d'aménagement dans la partie ouest actuellement sous-utilisée d'Exhibition Place, qui couvre une superficie d'environ 10,5 hectares (26 acres) délimitée par la rue Dufferin, le boulevard Lakeshore et la voie rapide Gardiner. Cela aurait également des répercussions favorables sur les voisinages résidentiels adjacents vu l'amélioration des liaisons nord-sud et est-ouest grâce au tablier et à l'amélioration de l'accès à la rive. C'est pourquoi la partie ouest d'Exhibition Place devrait être incluse dans toute proposition d'aménagement d'un tablier.

Possibilités et recommandations

La convergence d'un certain nombre de facteurs offre maintenant une occasion importante d'examiner en profondeur les possibilités qui s'offrent pour le secteur South Parkdale et la partie ouest d'Exhibition Place, y compris l'aménagement d'un tablier sur la voie rapide Gardiner. Ces facteurs incluent les suivants :

- Les services de la voirie de Metro et de la ville effectuent actuellement des études techniques sur le remplacement des ponts de Parkdale et cela pourrait être inclus dans le projet d'aménagement d'un tablier.

- Dans un rapport de septembre 1988, le Groupe de travail sur le corridor Gardiner/Lakeshore a recommandé "d'explorer la notion d'un aménagement résidentiel au-dessus de la voie rapide Gardiner et au sud de celle-ci et d'en assurer la coordination avec les plans futurs touchant le CNE".

- Le conseil d'administration du CNE doit se prononcer sur le réaménagement d'Exhibition Place, en raison, entre autres, de la construction du Dome Stadium.

- Une étude récente du service d'urbanisme de la ville de Toronto destinée au bureau du maire a exploré l'avenir d'Exhibition Place et cerné des possibilités d'aménager des logements à l'extrémité ouest des terrains de l'exposition.

- Des discussions préliminaires avec des représentants de la collectivité de South Parkdale ont révélé un appui initial pour la construction d'un tablier et l'aménagement d'une proportion relativement élevée à cet endroit de logements à but non lucratif.

- Le projet pourrait constituer un élément important des propositions formulées par la ville et l'administration de Metro pour les Jeux olympiques de 1996 et l'Exposition universelle de l'an 2000.

Le Groupe de travail recommande ce qui suit :

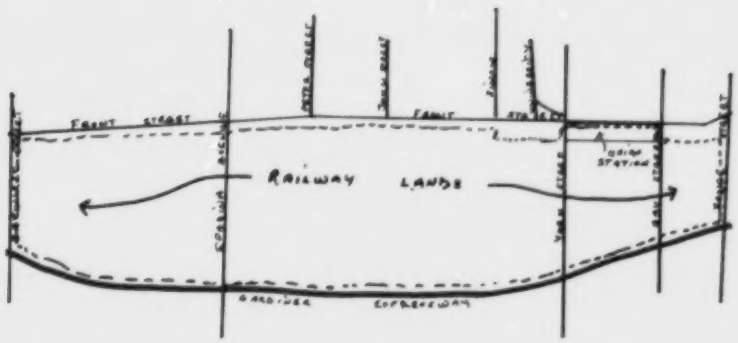
1. Que l'Ontario, Metro et la ville de Toronto entreprennent des études de faisabilité coordonnées sur les aspects techniques, financiers, de circulation et d'urbanisme afin d'évaluer les possibilités d'étendre le voisinage de South Parkdale jusqu'aux parcs riverains, que ces études portent entre autres sur la possibilité d'aménager un tablier sur la voie rapide Gardiner et que les résultats de ces études soient ajoutés au plan de Partie II pour South Parkdale;

2. Que la partie ouest du CNE, couvrant une superficie d'environ 10,5 hectares (26 acres) à l'ouest de la rue Dufferin, soit incluse dans ces études et qu'on accorde une considération spéciale à la préservation des édifices historiques qui se trouvent sur ce site;

3. Que, si l'on procède à un réaménagement sur le terrain, l'objectif minimum pour le logement à but non lucratif soit de 50 p. 100 des unités résidentielles et de 50 p. 100 de l'aire de plancher brute.

La construction du tablier offrirait une occasion idéale d'aménager des logements de densité moyenne comportant une part appréciable d'habitations familiales d'ici cinq à dix ans. Compte tenu de la superficie totale qui sera aménagée à des fins résidentielles, l'endroit pourrait inclure de 600 à 1 900 logements, pour une population de 1 600 à 5 000 personnes.

D. TERRAINS DES SOCIÉTÉS FERROVIAIRES



L'emplacement de 81 hectares (200 acres) est délimité par la rue Front au nord, la voie rapide Gardiner au sud et les rues Yonge et Bathurst à l'est et à l'ouest; diverses parcelles du terrain appartiennent actuellement à la Toronto Harbour Commissioners, qui l'a loué à long terme à la Marathon Realty, et au CP, à la Société canadienne des postes, au CN, au Toronto Terminal Railways (TTR), à la ville de Toronto et à Metro Toronto. Les gares de triage ont à toutes fins pratiques disparu, de sorte qu'il ne reste que la gare Union et le corridor ferroviaire principal au nord, qui appartient au TTR, et la voie d'évitement des trains de marchandises au sud, qui va être regroupée avec le corridor.

La ville et les sociétés ferroviaires ont convenu d'un nouvel plan d'utilisation du sol, que la Commission des affaires municipales de l'Ontario a approuvé en septembre 1986. Le plan accorde aux propriétaires fonciers - soit le CN pour la partie ouest, le CP (pour les terres louées de la THC) et la Société canadienne des postes à l'est - des droits considérables d'aménagement commercial et résidentiel, en plus de prévoir un plan de rues, un plan de parc et un accord de mise en oeuvre comportant une formule de partage des coûts avec la ville de Toronto pour l'infrastructure et les échanges de terrains. La Phase I de ce plan incluait l'approbation du SkyDome, actuellement en voie de construction, et des terrains commerciaux adjacents pour le CN, avec l'infrastructure requise. Le plan prévoyait l'aménagement d'environ 9 000 logements qui, à raison d'un taux d'occupation de 1,6 personne par logement, pourraient accueillir environ 15 000 personnes.

La province, la ville de Toronto et les sociétés ferroviaires ont convenu d'améliorer les installations ferroviaires et de gares; la ville a par ailleurs approuvé des travaux d'aménagement à l'ouest, axés sur le Convention Centre.

Politiques en vigueur

Il existe déjà un plan officiel, un zonage, des accords d'échanges de terrains et des accords sur l'infrastructure (qu'a approuvés la Commission des affaires municipales de l'Ontario). Des densités commerciales et résidentielles appréciables ont été créées pour ces terrains, y compris ce qui suit :

- Le Spadina Sub Centre (CN), espace non résidentiel de 320 000 mètres carrés et 2 400 logements.
- Le Bathurst Neighbourhood (CN) 2 600 logements et certains espaces commerciaux.
- L'aménagement, sur la rue Front, d'espaces commerciaux de 190 000 mètres carrés.
- South Downtown englobera 106 000 mètres carrés d'espaces commerciaux et 950 logements.

o Le quartier des affaires comprend 725 000 mètres carrés d'espaces non résidentiels et 3 000 logements.

En vertu du règlement de zonage, le préfixe H est attribué à la plupart des divisions, ce qui signifie que la ville doit avoir certaines études et garanties entre les mains avant d'éliminer la désignation d'autorisation différée (Hold) et d'autoriser l'aménagement.

La Société canadienne des postes a lancé un appel de propositions en vue de l'aménagement ou de l'aliénation de son terrain de 1,6 hectare (quatre acres) au 40, rue Bay, au sud de la gare Union et au nord de la voie rapide Gardiner. Le zonage actuel permettrait la construction de locaux commerciaux sur une superficie de 166 000 carrés et de logements sur une superficie de 58 100 mètres carrés.

Questions

Les lotisseurs des terrains des sociétés ferroviaires sont conscients de la nécessité de créer des liens entre leurs terrains et le secteur riverain. Mais il se pourrait qu'on planifie des constructions comme si la voie rapide surélevée allait toujours être là. Qu'arriverait-il si celle-ci était démantelée à un moment ou un autre?

En retour, le débat et la décision finale au sujet du nouveau plan de Harbourfront auront des répercussions sur les routes, les voies piétonnières, les parcs, les aires libres et les autres liens avec Harbourfront. La ville n'éliminera la désignation d'autorisation différée qu'elle a attribuée aux terres des sociétés ferroviaires que lorsque certaines questions auront été réglées; cela inclut vraisemblablement celles touchant l'aménagement de liens satisfaisants entre les constructions aménagées sur les terres des sociétés ferroviaires et Harbourfront et l'ensemble du plan touchant les transports.

Il se peut que l'ouverture, en juin 1989, du SkyDome, ait des répercussions appréciables sur l'impression que se fait le public des terrains attenants en ce qui concerne la circulation, les terrains disponibles et le transport en commun, y compris le service de transport rapide de Harbourfront.

On a exprimé des inquiétudes au sujet de la concentration de tout le logement à but non lucratif à l'extrémité ouest du secteur, soit dans le voisinage de la rue Bathurst. Les densités permises dans ce secteur sont environ le double de celles qui s'appliquent dans le voisinage St. Lawrence et inquiètent certains groupes de citoyens.

Étant donné le besoin d'aménager un nombre suffisant de logements, notamment de logements familiaux justifiant les investissements publics et privés dans des services et installations de voisinages, le moment choisi pour aménager le voisinage de la rue Bathurst pose un problème pour les résidents de Bathurst Quay, immédiatement au sud, à Harbourfront.

Possibilités et recommandations

La ville devrait tenir compte, au moment d'examiner son ordre d'autorisation différée imposé à la plupart des parcelles de terrains zonés dans le secteur, des facteurs suivants :

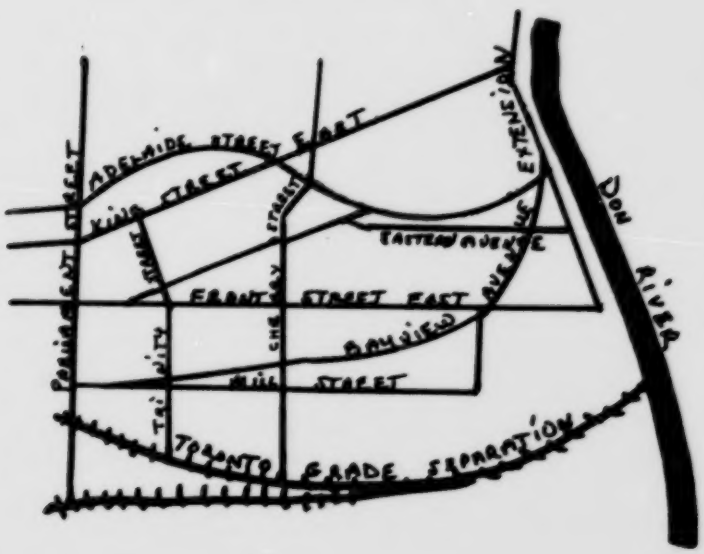
- o les conséquences qu'aurait sur les plan d'implantation et la conception des immeubles l'élimination de la voie surélevée Gardiner;
- o la concentration de tous les logements abordables à l'extrémité ouest, qu'il faudrait réexaminer;
- o les fortes densités permises dans le voisinage de la rue Bathurst, qu'il faudrait réexaminer compte tenu de l'opportunité de créer un voisinage convenant aux familles;
- o le moment choisi pour aménager le voisinage de la rue Bathurst, qu'on pourrait considérablement devancer afin de permettre l'aménagement à une date antérieure de logements abordables et la création de la masse critique nécessaire à l'établissement des services et installations de voisinages;
- o les liens avec les terrains de Harbourfront.

E. EAST ST. LAWRENCE SQUARE

St. Lawrence Square, annoncé en juillet 1988, est une initiative mixte de la ville de Toronto et de l'Ontario visant l'acquisition de 27 hectares (66 acres) de terrains industriels sous-utilisés du centre ville destinés à un réaménagement à des fins résidentiels. Il s'agit d'une parcelle de terrain de forme irrégulière située immédiatement à l'est du voisinage St. Lawrence et délimitée par le corridor ferroviaire au sud, l'avenue Bayview et la rivière Don à l'est, la rue King est et l'avenue Eastern au nord et les rues Parliament et Cherry à l'ouest.

Il y a 100 ans, le secteur était résidentiel, mais à la fin du XIX^{e} siècle, l'expansion des sociétés ferroviaires a entraîné une multiplication des industries et des entrepôts, qui ont délogé les résidences. De nos jours, c'est un secteur industriel en déclin utilisé à diverses fins mais dominé par d'anciennes gares de triage ferroviaires et des entrepôts. Il s'y fait peu de fabrication et les terrains sont en grande partie sous- utilisés.

Le secteur englobe le terrain de la distillerie Gooderham and Worts d'une superficie de 5,1 hectares (12,5 acres), où se trouvent des édifices historiques, dont la plupart ont



été construits entre 1859 et 1895, tandis que d'autres remontent au début du XX^{e} siècle. S'il est un endroit où l'on peut se rendre compte comment l'utilisation de remblai a modifié la berge, c'est bien au terrain de la Gooderham and Worts, qui était jadis situé sur la rive.

Politiques en vigueur

Le groupement parcellaire de St. Lawrence Square s'ajoute au succès qu'a connu la ville par le passé de créer des voisinages en groupant des terrains en vue d'une utilisation publique et de l'aménagement d'habitations à but non lucratif, par exemple dans les voisinages St. Lawrence et Frankel-Lambert. Il renforce également les politiques provinciales et municipales en vigueur, y compris l'objectif que s'est donné la province de doubler la construction de logements à but non lucratif au cours des trois prochaines années, et le plan pour le secteur central de la ville, qui favorise la diversité communautaire partout dans la ville.

Afin de perturber le moins possible les affaires, la ville a entrepris de reloger, au cours d'une période raisonnable, le plus grand nombre d'entreprises possible, éventuellement dans des quartiers comme le secteur industriel du port, qui s'agrandit en accueillant l'industrie générale et l'industrie légère.

Les objectifs d'aménagement pour St. Lawrence Square incluent les suivants :

- favoriser la diversité de la population et des types de ménages au moyen d'une grande variété de modes d'occupation, d'une multiplicité de constructeurs, et de diverses formes et densités de logement;

- créer un voisinage qui inclura de 6 000 à 7 000 nouveaux logements afin de loger en définitive une population de 12 000 habitants et d'offrir une gamme complète de services locaux.

Les buts du programme d'aménagement sont entre autres de réserver 60 p. 100 des nouveaux logements pour l'habitation abordable et au moins 35 p. 100 pour l'habitation subventionnée et d'améliorer le milieu existant afin qu'il soit compatible avec une utilisation résidentielle.

Questions

On ne connaît pas encore tous les coûts que supposent l'acquisition et la viabilisation de l'emplacement, la construction sur un terrain situé dans le périmètre d'inondation et la bonification du sol afin qu'il soit d'une qualité acceptable pour l'usage résidentiel. Le prix final dépendra en partie des procédures d'expropriation qui ont déjà été entamées.

L'assainissement du milieu pourrait profiter aux voisinages attenants et au grand public. Toutefois, si le coût doit être absorbé par le secteur, cela signifiera des coûts d'aménagement plus élevés par unité et la nécessité d'avoir de plus fortes densités afin de récupérer ces coûts.

Le processus du groupement parcellaire suppose de négocier l'achat de terrains excédentaires auprès des deux sociétés ferroviaires, soit la société privée CP et la société d'État CN (société d'État fédérale); il reste à voir si CN négociera un prix raisonnable en tenant compte de l'intérêt public général.

La densité globale proposée pour cette parcelle de terrain va de 37 à 43 unités par hectares (91 à 110 unités par acre), soit de 14 à 32 p. 100 de plus que dans le voisinage St. Lawrence attenant. On peut donc se demander quelles sortes de logements seront disponibles pour les familles et quelle proportion de l'ensemble ils représenteront.

Il n'est pas question dans les plans portant sur le voisinage de l'accès de St. Lawrence Square au secteur riverain ni des liens avec les logements qui seront aménagés à l'avenir dans le secteur East Bayfront.

Le groupement parcellaire prévu offre certaines possibilités d'utilisation mixte limitée, c'est-à-dire d'aménagement industriel et commercial, y compris le maintien de certaines utilisations existantes.

Possibilités et recommandations

On pourrait assurer une offre régulière de terrains et créer un important nouveau voisinage à revenus mixtes ayant indirectement accès au secteur riverain. On pourrait aussi récupérer la rive ouest de la rivière Don en tant qu'importante aire libre urbaine et établir des liens entre les aires libres et les secteurs résidentiels situés au nord et à l'ouest.

La population des deux voisinages contigus fournirait la masse critique nécessaire pour soutenir diverses fonctions commerciales et de vente au détail répondant aux besoins des deux voisinages.

Enfin, il est possible d'améliorer les conditions du milieu tant pour les résidents futurs que pour ceux des voisinages attenants.

Nous recommandons que :

1. soient fixés des objectifs quant au nombre de logements pour divers types de clients (familles, personnes âgées, adultes célibataires et personnes à besoins spéciaux) ainsi que d'autres objectifs en ce qui concerne le logement abordable et le logement à but non lucratif dans ce secteur;

2. soient incorporés aux plans futurs portant sur le voisinage, les liens avec les secteurs situés au sud et l'accès indirect au secteur riverain.

On a proposé pour cet emplacement un aménagement de forte densité qui fournirait de 6 000 à 7 000 logements pour une population pouvant en définitive atteindre 12 000 personnes.

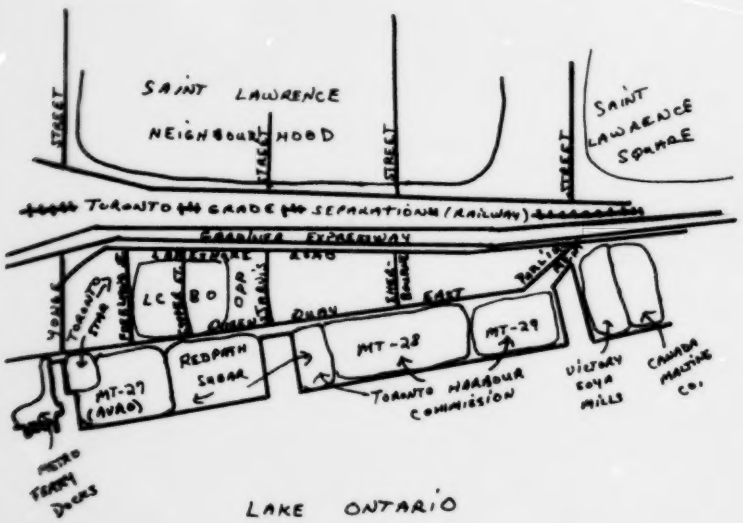
F. EAST BAYFRONT

Les limites d'East Bayfront, d'après les districts d'aménagement de la ville, sont le boulevard Lakeshore au nord, le lac Ontario au sud à partir de l'emplacement de la Redpath Sugar à l'ouest jusqu'à l'extrémité de la rue Parliament à l'est.

East Bayfront couvre une superficie d'environ 36,5 hectares (90 acres) mais, si l'on inclut le terminal maritime 27 (MT 27) et l'emplacement du Toronto Star à l'est de la rue Yonge, à Queen's Quay, cette superficie atteint 43,8 hectares (108 acres). Autrefois, c'était surtout un secteur industriel attirant notamment les entreprises ayant besoin d'un accès au service de navigation ou de voies ferrées; de nos jours, l'activité ferroviaire et de navigation liée aux industries situées dans East Bayfront est minime. Un certain nombre d'emplacements du secteur sont sous-utilisés et plusieurs lots sont vacants.

Un certain nombre de propriétaires du secteur privé examinent des possibilités de réaménagement, tout comme les propriétaires de deux vastes terrains publics du secteur : le propriétaire foncier de l'emplacement du MT 27 et les propriétaires de l'emplacement du Toronto Star situé immédiatement à l'ouest d'East Bayfront. Ils ont étudié activement le réaménagement éventuel de leur terrain en vue d'une utilisation mixte possible incluant une utilisation résidentielle.

Les avoirs fonciers publics comprennent environ sept hectares (16 acres) appartenant à la province de l'Ontario et utilisés actuellement par la Régie des alcools de l'Ontario et la Police provinciale de l'Ontario, ainsi



qu'environ neuf hectares (22 acres) appartenant à la Toronto Harbour Commissioners et désignés terminaux maritimes 28 et 29, ce qui fait au total 16 hectares (38 acres).

Les grands avoirs industriels sont ceux de la Redpath Sugar, à l'extrémité ouest d'East Bayfront, et de la Victoria Soya Mills et de la Canada Malting, qui sont juste de l'autre côté de la ligne de démarcation, au boulevard Lakeshore et à la rue Parliament/Queen's Quay.

Il y a plus de 1 300 habitations en copropriété en voie de construction à l'ouest du secteur, en plus du Harbour Castle Hotel et des logements de Harbour Square.

Politique en vigueur

Le service d'urbanisme de la ville voulait au départ désigner East Bayfront secteur d'utilisation mixte pour l'industrie légère, les commerces autres que les bureaux (restaurants, banques, coopératives de crédit, boutiques, bureaux de médecins, etc.) et des quartiers résidentiels, en plus de favoriser une activité récréative accrue sur la rive. Pendant le processus de planification, les industries locales ont exprimé de vives oppositions et la ville a réagi en conservant le caractère industriel du secteur en le réservant exclusivement à l'industrie.

En 1988, le conseil municipal a approuvé des projets de modification au plan officiel et au règlement de zonage pour la partie centrale du secteur riverain, de sorte que le zonage pour l'ensemble du secteur East Bayfront est strictement d'utilisation industrielle à une densité équivalente à trois fois la superficie. On vise ainsi à étendre les utilisations industrielles dans East Bayfront ainsi que dans les secteurs industriels voisins à l'est tout en assurant un certain accès à la rive pour le public. Toutefois, le plan officiel de la ville prévoit un objectif, pour les logements nouveaux, de 50 p. 100 de logements subventionnés (à but non lucratif) au centre ville; dans le plan qui a été rejeté, l'objectif était de 50 p. 100 des logements subventionnés dans le secteur East Bayfront.

La province de l'Ontario était aussi préoccupée par l'élimination des utilisations résidentielles; un certain nombre

de propriétaires fonciers, dont la province, qui possède 6,5 hectares (16 acres) dans le secteur East Bayfront, interjettent appel du plan officiel et des modifications au règlement de zonage auprès de la Commission des affaires municipales de l'Ontario.

Questions

La ville considère le secteur East Bayfront comme un symbole de la nécessité d'empêcher l'empiétement des utilisations résidentielles sur les utilisations industrielles à l'est et l'augmentation résultante de la valeur des terrains. On craint que les utilisations résidentielles et les autres utilisations mixtes ne soient incompatibles avec l'exploitation des industries en place comme la Redpath Sugar.

On ne sait pas exactement comment la ville pourrait réaliser son objectif d'accroître l'accès à la rive dans le secteur East Bayfront, notamment pour les résidents de St. Lawrence et des quartiers voisins, si tout le secteur est limité à une utilisation industrielle. L'existence de vastes superficies de terres publiques et la sous-utilisation des emplacements existants continueront d'exercer une pression en vue de l'application des meilleurs principes d'urbanisme pour que le secteur soit aménagé de façon à permettre la réalisation de divers objectifs publics dans le secteur riverain.

Sauf à l'extrémité ouest de Harbourfront, l'objectif fixé en ce qui concerne le logement subventionné n'est atteint nulle part dans la région centrale du secteur riverain parce que les divers emplacements disponibles sont jugés d'une trop grande valeur ou trop inhospitaliers pour ce genre d'affectation. Si East Bayfront est éliminé comme endroit où pourraient éventuellement être aménagés des logements, il en résultera une absence quasi totale de logements subventionnés dans la partie centrale du secteur riverain de Toronto et cela pourrait vouer à tout jamais à l'échec la tentative d'atteindre la masse critique d'unités résidentielles nécessaire pour assurer un bon service de transport en commun, des magasins et d'autres services destinés aux résidents actuels d'autres voisinages de la partie centrale du secteur riverain.

Les terrains qui sont actuellement de propriété privée dans ce secteur appartenaient jadis à la Toronto Harbour Commissioners, et il y a de bonnes raisons de conserver la propriété publique des autres terrains; ces terres riveraines, d'une situation stratégique, devraient en effet être utilisées pour le plus grand bien du public et pour inverser la tendance actuelle à la perte du contrôle public sur le secteur riverain, qui appartient à l'ensemble de la population et non seulement aux personnes qui ont les moyens d'acheter des biens immobiliers luxueux.

Possibilités et recommandations

East Bayfront offre une bonne occasion d'aménager un nouveau voisinage riverain d'utilisation mixte et sa situation est trop stratégique pour qu'on l'affecte uniquement à une utilisation industrielle.

East Bayfront et les terrains du MT 27 et du Toronto Star couvrent ensemble une superficie de 44 hectares (108 acres), dont au moins les deux tiers devraient être assignés à des utilisations résidentielles et complémentaires de densités moyennes/fortes. Cela donnerait une collectivité d'environ 6 000 logements, pour une population de quelque 12 600 personnes.

Aucun des utilisateurs industriels actuels n'a besoin d'être relogé (l'exploitation de la Redpath est très moderne et n'est pas nuisible), et les quelque 405 hectares (1 000 acres) de terrains industriels se trouvant dans le secteur industriel du port, à l'est, offrent une meilleure possibilité de reloger ou de regrouper l'industrie.

Il s'agit d'un secteur en attente de réaménagement. Il est composé en grande partie de terres publiques et il offre une excellente occasion de rétablir la confiance dans le secteur riverain de Toronto, à condition qu'on conçoive des immeubles d'une envergure modeste, qu'on maintienne les perspectives sur l'eau et qu'on fasse en sorte que le secteur riverain soit véritablement un endroit où toute personne peut vivre, travailler, faire des courses et s'amuser.

Les utilisations résidentielles donneraient un sens nouveau au secteur riverain en tant qu'endroit accueillant pour le public et elles permettraient notamment d'assurer un accès à la rive aux résidents du secteur St. Lawrence et à ceux qui travaillent dans le quartier des affaires. Cela permettrait de créer la masse critique nécessaire pour justifier le prolongement des services de transport en commun le long de Queen's Quay et l'ouverture de magasins et la prestation d'autres services aux résidents des immeubles de la partie centrale du secteur riverain. Cela permettrait à la ville d'atteindre ses objectifs en matière de logements subventionnés, non seulement sur les terres publiques, mais, en appliquant la nouvelle politique provinciale sur le logement abordable, sur les terrains privés également.

Des lots sur la rive pourraient être utilisés comme gare d'un service de bateaux-navette assurant le lien entre East Bayfront et d'autres endroits sur la rive ainsi qu'avec la collectivité des îles de Toronto.

Nous recommandons qu'East Bayfront soit aménagé comme centre d'habitation, de transport, de magasinage et de loisirs pour les résidents et les travailleurs du secteur riverain et des collectivités des îles d'une façon qui attirera les membres du public vers la rive.

East Bayfront pourrait être le moyen de créer un voisinage dans le secteur riverain du centre ville de Toronto comportant une population suffisamment nombreuse pour justifier l'engagement de fonds publics dans les écoles, services récréatifs et autres aménagements complémentaires qui ne sont actuellement pas offerts pour répondre aux besoins existants du secteur riverain.

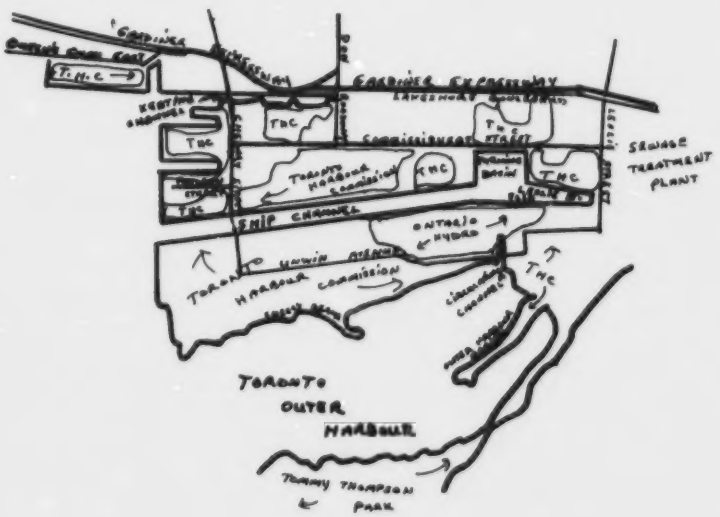
G. PORT INDUSTRIAL AREA

Port Industrial Area couvre une superficie d'environ 405 à 486 hectares (1 000-1 200 acres) de remblai au sud du corridor Gardiner/Lakeshore, en excluant Leslie Street Spit. Ce secteur, qui était à l'origine un marécage à l'embouchure de la rivière Don, a été transformé par remblayage après la création de la Toronto Harbour Commissioners.

La loi de 1912 établissant la THC a été le résultat direct d'un référendum municipal réalisé en 1910 lorsque les citoyens de Toronto ont demandé au gouvernement fédéral d'aider à créer un nouveau port et des terres pour les industries portuaires. Lorsque la THC a été créée, on a dressé un nouveau plan pour le secteur riverain, s'appliquant à la région allant d'Ashbridge's Bay jusqu'à la rivière Humber, et les gros travaux de remblayage ont commencé.

Le nouveau plan prévoyait l'aménagement d'un chenal de navigation permettant l'accès par voie d'eau jusqu'au milieu d'un vaste terrain à l'embouchure de la rivière Don. Dans les années 1950, d'importants nouveaux terminaux maritimes ont été construits et il a été prévu d'élargir et de reloger les fonctions portuaires sur la rive nord et de créer Leslie Street Spit au moyen de remblai dans le Outer Port. Mais le but d'aménager un port important n'a pas été atteint et la rive nord est devenue progressivement un no man's land de terrains loués en vertu de baux à court terme conclus avec des entreprises à vocation récréative.

Le secteur du port englobe trois parties : le Western Port à l'ouest de la rue Cherry, le North Port allant du chenal de navigation au boulevard Lakeshore et le Southern Port allant du chenal de navigation jusqu'au lac.



À peu près les trois quarts des terrains dans Port Industrial Area appartiennent à la Toronto Harbour Commissioners ou au gouvernement de l'Ontario; à l'heure actuelle, ils sont en bonne partie vacants ou utilisés pour l'entreposage.

Politiques en vigueur

Pendant plus de 60 ans, le plan de 1912 a servi de fondement à l'aménagement du secteur portuaire; en 1982, le service d'urbanisme et d'aménagement de la ville a présenté ses propositions portant sur le secteur riverain et, en 1984, à l'issue de consultations publiques, les recommandations finales portant sur la partie centrale du secteur riverain ont été formulées (Central Waterfront Plan Final Recommendation). Ce document, que la ville de Toronto a adopté en 1988 à titre de règlement N° 529-88, prévoit le renforcement de Port Industrial Area en tant que secteur industriel riverain offrant une vaste gamme d'utilités industrielles et portuaires, d'utilisations récréatives et d'aires libres ainsi qu'un accès public à la rive et certaines activités de vente au détail sur des rues désignées.

En 1988 également, la Toronto Harbour Commissioners a proposé un concept nouveau pour Port Industrial Area, fondé sur une légère modification de la concentration des installations portuaires et utilisant le reste des terrains pour des activités industrielles et commerciales ainsi que pour les espaces libres.

Toutefois, l'année précédente, les auteurs d'un rapport sur la gestion des terres dans la région de Toronto présenté au Conseil du Trésor fédéral ont conclu que "les fonctions portuaires sont relativement minimes et le demeureront dans l'avenir immédiat".

Questions

Il y a d'importantes questions en suspens touchant ce secteur qui doivent être reconnues et réglées. Il faut tout d'abord s'interroger sur l'avenir du port, l'envergure des activités qui s'y dérouleront et la capacité du chenal de navigation d'accueillir les gros navires actuels.

En second lieu, il faut régler la question de l'avenir de la Toronto Harbour Commissioners, de sa compétence sur les questions d'aménagement ainsi que la question générale de sa responsabilité envers le gouvernement fédéral. Cela revêt une importance particulière en raison de la question du droit de la THC de vendre ou de louer ses vastes avoirs fonciers.

Il faut par ailleurs examiner les politiques industrielles de la ville et de l'administration de Metro touchant les vastes terrains qu'occupe Port Industrial Area, afin de définir exactement la proportion de ces terrains qu'il faut réellement consacrer à des fins industrielles.

L'environnement doit aussi entrer en ligne de compte dans les décisions portant sur l'assainissement de certains emplacements du secteur ainsi que pour garantir que les industries futures ne contribuent pas à la contamination du sol, de l'air ou de l'eau.

Il faudrait aussi étudier les besoins récréatifs actuels et futurs le long de la rive nord du Outer Harbour, y compris la possibilité de relier la plage Cherry et Leslie Street Spit. Il faudra se pencher sur la question des services insatisfaisants qui sont offerts comme ceux de routes, d'égouts et d'eau. Lorsqu'on étudiera l'avenir de l'embouchure de la rivière Don, il faudra aussi tenir compte de l'envasement et de l'inondation éventuelle de la rivière.

Les gouvernements provincial et municipal devraient par ailleurs examiner l'avenir de la Hearn Generation Station et de la centrale thermique à vapeur de la ville.

Possibilités et recommandations

Port Industrial Area offre les possibilités les plus importantes et les plus intéressantes de tout le secteur riverain pour ce qui est d'adopter des utilisations nouvelles et de transformer la façon dont sont perçus sa nature et son rôle dans la vie de Toronto et de l'ensemble de la région.

Le secteur, qui couvre une superficie d'environ 486 hectares (1 200 acres) se prêterait à de nombreuses utilisations; on pourrait par exemple désigner 203 hectares (500 acres)

d'utilisation industrielle; une superficie de 162 hectares (400 acres) pourrait être destinée à des utilisations résidentielles et complémentaires; 81 hectares (200 acres) pourraient être réservés à des aires libres et 40,5 hectares (100 acres) pourraient être destinés à des attraits régionaux.

Le secteur résidentiel de 162 hectares (400 acres) pourrait accueillir une collectivité de la taille d'une petite ville, suffisante pour soutenir une gamme complète de service communautaires et d'installations et d'agréments de voisinages.

À une densité de 12 logements par hectare (30 logements par acre) (densité brute), cette nouvelle collectivité pourrait au total comprendre 12 000 logements et, à condition d'avoir un nombre imposant de familles, pourrait servir à loger 36 000 personnes.

Les attraits régionaux ainsi que certaines activités commerciales et d'industries légères pourraient être combinés dans un secteur d'utilisation mixte, un peu comme c'est le cas à Granville Island, à Vancouver. Les fonctions portuaires et les utilisations commerciales et d'industries légères favoriseraient et compléteraient les diverses utilisations de ports de plaisance et pour petites embarcations qui devraient faire partie intégrante d'un secteur portuaire réaménagé.

Même les Jeux olympiques de 1996 ou l'Exposition universelle de l'an 2000, s'ils ont lieu à Toronto, devraient favoriser l'utilisation de Port Industrial Area de la façon recommandée dans ce rapport.

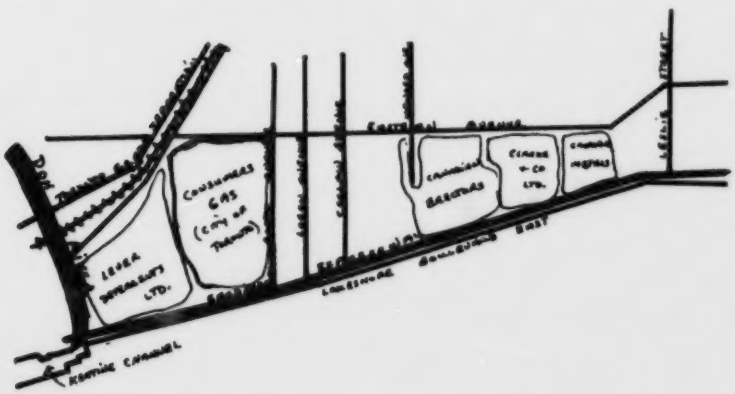
Bref, les terres d'une superficie de 86 hectares (1 200 acres) qu'occupe le port de Toronto et qui sont surtout de propriété publique constituent une ressource riveraine publique et naturelle trop vaste et trop précieuse pour qu'on en fasse fi ou qu'on les réaménage purement en secteur industriel.

H. SECTEUR AU SUD DE L'AVENUE EASTERN

Ce secteur d'une superficie d'environ 41 hectares (100 acres) s'étend de la rivière Don à l'ouest jusqu'à la rue Leslie à l'est et de l'avenue Eastern au sud jusqu'au corridor Gardiner/Lakeshore. Au nord de la rue Eastern se trouve un voisinage résidentiel comprenant des immeubles peu élevés habités surtout par des personnes à revenu faible à moyen et, au sud, le vaste Port Industrial Area. On trouve aussi du côté nord la ligne de tramways très achalandée de la rue Queen qui donne directement accès au centre ville. Un important corridor ferroviaire (TTR) coupe le coin nord-ouest du secteur de la ville, comme le fait, dans le coin sud-ouest, une gare de triage d'une superficie de 6,1 hectares (15 acres).

Les principaux propriétaires fonciers, dans ce secteur, sont Lever Brothers, qui possède 10,1 hectares (25 acres); Consumers Gas, qui appartient à la ville et qui possède 14,2 hectares (35 acres); Canada Erector's, qui possède 4,9 hectares (12 acres); A.R. Clark Tanneries, propriétaire de 4,1 hectares (10 acres); et, à l'extrémité est, Canada Metal Refiners, qui possède 3,2 hectares (8 acres).

Ce voisinage et les autres secteurs adjacents, y compris le voisinage résidentiel de South Riverdale situé au nord, pourraient être touchés par la pollution industrielle qui, ces dernières années, a exigé l'enlèvement de sols et l'application de programmes de contrôle du plomb.



Politiques en vigueur

Dans son plan officiel, la ville de Toronto se fixe comme objectif, sur le plan industriel, d'encourager l'industrie dans les secteurs appropriés et de veiller à ce qu'il y ait suffisamment de terrains disponibles dans la ville pour accueillir les activités industrielles nouvelles et relogées convenant à un centre urbain.

Le quartier South Riverdale situé dans le secteur au sud de l'avenue Eastern comporte divers districts industriels, dont le zonage varie d'industriel général à mixte industriel/résidentiel. La Partie II du plan, approuvée en 1982, protège le quartier résidentiel mais repose sur l'hypothèse que le reste du secteur demeurera à vocation industrielle.

Questions

La politique industrielle de la ville est le principal facteur dont il faut tenir compte lors de toute tentative d'aménager des nombres appréciables de nouveaux logements dans le secteur au sud de l'avenue Eastern. Un grand nombre d'industries qui se trouvent dans le secteur sont considérées comme de gros pollueurs, et l'on pourrait être très tenté, sur le plan politique, de les inciter à se reloger.

Un certain nombre de groupes de voisinages ont travaillé activement ces dernières années pour tenter de régler d'importants problèmes de pollution; signalons notamment un groupe bénévole qui, de concert avec la clinique du centre de santé communautaire de South Riverdale, a dressé des cartes où sont indiquées les sources de danger et de pollution tant pour les résidents que pour les employés des industries.

Parmi les autres transformations qui pourraient à long terme s'opérer dans le secteur, signalons l'amélioration sur les plans environnemental et esthétique de la rivière Don et le relogement ou le réalignement de la voie rapide Gardiner.

La proximité de Port Industrial Area, au sud, et l'avenir même du port auront d'importantes répercussions sur ces terres.

Bien que ce soit traditionnellement un secteur à logements relativement peu coûteux, cette partie de South Riverdale n'est pas à l'abri des pressions à la hausse que peut exercer le marché de l'immobilier; les résidents de l'endroit s'inquiètent de la réduction du parc de logement abordables.

Les utilisations résidentielles semblent susciter un certain intérêt, notamment à la limite nord du secteur : trois groupes à but non lucratif explorent actuellement des possibilités d'aménager des logements dans le secteur de l'avenue Eastern.

Possibilités et recommandations

Environ les deux tiers de ce secteur conviendraient à des utilisations résidentielles; si une superficie de 24,3 hectares (60 acres) étaient aménagée à une densité faible à moyenne, cela donnerait 2 000 nouveaux logements permettant d'accueillir 5 000 personnes dans des habitations semblables à celles qui existent déjà dans le voisinage et convenant à des familles. Mais l'adoption d'une solution surtout résidentielle exigerait tout d'abord un assainissement important du milieu.

Le corridor Lakeshore, au sud de ce secteur, serait le mieux adapté à une utilisation industrielle et à des utilisations mixtes, les quartiers résidentiels étant regroupés près de l'avenue Eastern.

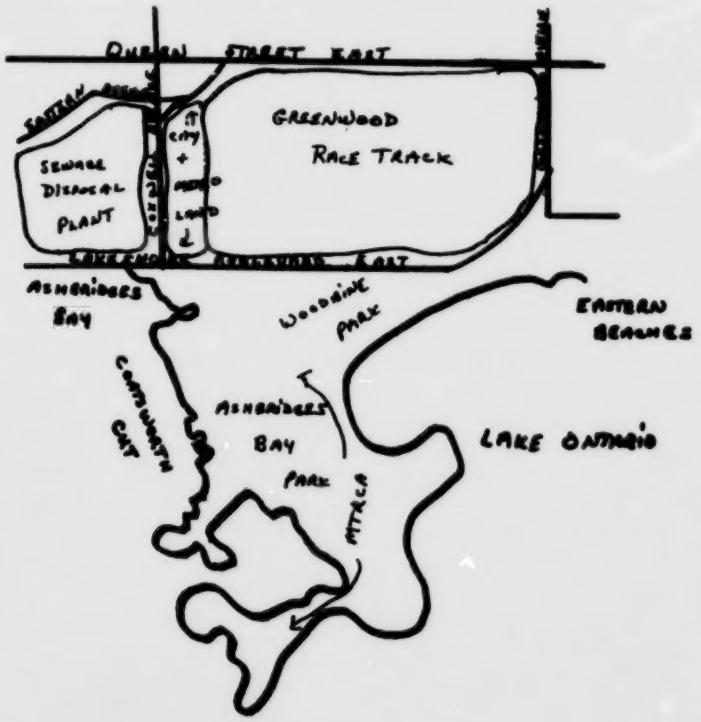
I. GREENWOOD/ASHBRIDGE'S BAY

On pourrait créer un nouveau voisinage dans ce secteur délimité par l'avenue Coxwell à l'ouest et l'avenue Woodbine à l'est et allant de la rue Queen vers le sud jusqu'à la rive. Tout le côté nord du boulevard Lakeshore est occupé par la piste de course Greenwood et son terrain de stationnement.

Cet emplacement couvre une superficie d'environ 32,4 hectares (80 acres), répartie entre la piste de course, d'une superficie de 26,3 hectares (65 acres) qui appartient au Jockey Club, et le terrain de stationnement de l'avenue Coxwell, dont les deux parcelles appartiennent à la ville et à Metro.

Du côté sud du boulevard Lakeshore, un peu à l'ouest de la piste de course, on trouve Ashbridge's Bay, une centrale d'épuration des eaux d'égout bordée à l'ouest par de vastes aires libres et le parc Ashbridge's Bay (d'environ 40,5 hectares ou 100 acres), au sud.

On trouve à l'est de cet emplacement un des secteurs résidentiels des plages; au nord se trouvent la rue Queen et son quartier des commerces de détail ainsi qu'un autre secteur résidentiel, tandis qu'à l'ouest on trouve un certain nombre d'emplacements institutionnels ou d'entreposage, la plupart de propriété publique. Immédiatement à l'ouest, sur la rue Coxwell, se trouve la station des pompes de la centrale d'épuration des eaux d'égout, entourée d'une vaste superficie d'aire libre aménagée.



Politiques en vigueur

La piste de course Greenwood est une réalité acceptée dans ce secteur de Toronto, et l'Ontario Jockey Club n'envisage aucunement de déménager, malgré les plaintes des résidents voisins, et l'on ne s'attend pas à ce que la ville lui demande de le faire.

Dans son étude récemment publiée (Gardiner/Lakeshore Task Force Study), le Groupe de travail sur le corridor Gardiner/ Lakeshore recommande que la ville envisage d'aménager le terrain de stationnement public qui fait face à l'avenue Coxwell en le remplaçant par un bâtiment de stationnement donnant sur la piste de course, libérant ainsi le reste du terrain qui pourrait être aménagé à des fins résidentielles.

Dans le plan officiel, cet emplacement est désigné aire libre mais, parce qu'il jouxte des centaines d'acres d'aire libre sur la place, il n'est pas nécessaire de le conserver comme aire libre. Il est recommandé, dans l'étude sur le corridor Gardiner/Lakeshore, d'améliorer les passages piétonniers sur l'avenue Eastern et le boulevard Lakeshore afin de favoriser l'utilisation du parc Ashbridge's Bay et de renforcer les liaisons menant à la rive et aux plages de l'est depuis les secteurs résidentiels situés au nord et à l'ouest de la piste de course.

Questions

Les résidents des secteurs voisins ont souffert de la congestion des routes, du bruit, du vandalisme et de l'absence d'aires de stationnement acceptables à cause de la présence de la piste de course, des plages et des parcs voisins et de l'utilisation croissante de la rue Queen comme endroit de restauration et de magasinage. De plus, le resserrement des règles de stationnement sur la rue Queen, qui sont strictement appliquées, ont incité un nombre croissant de conducteurs à rechercher d'autres espaces de stationnement étant donné que des parties de la rue Queen à l'est de Woodbine ont été désignées zones de remorquage, les voitures y étant remorquées même en dehors des heures de pointe.

Le secteur des plages est en grande demande comme voisinage résidentiel et la valeur des maisons dans son parc de logements peu élevés ne cesse d'augmenter; les logements relativement abordables qui étaient jadis dans ce secteur ont maintenant à toutes fins pratiques disparu.

Possibilités et recommandations

Il est rare qu'on ait dans la ville de Toronto la possibilité d'exploiter un emplacement de 41 hectares (80 acres) dans un secteur résidentiel très recherché, et il ne faudrait pas rater cette occasion de grossir le parc de logements nouveaux, en incluant notamment un nombre appréciable de logements à but non lucratif (surtout pour les familles). On pourrait en effet aménager un nouveau voisinage d'immeubles de quelques étages; une combinaison de densités permettrait d'offrir environ 3 000 logements pouvant accueillir près de 8 000 personnes. Il faudrait tenir compte des perspectives sur le lac et du lien qui existe entre l'emplacement et l'aire libre aménagée qui entoure la station des pompes et le parc Ashbridge's Bay de façon à ce que toute conception soit compatible avec le voisinage existant.

Il existe déjà en grande partie, une infrastructure de services de voisinage dans le secteur des plages, qui fait du secteur Greenwood/Ashbridge's Bay un bon endroit où aménager de nouveaux logements, et la superficie de l'emplacement est en outre suffisante pour permettre l'aménagement de toute installation nouvelle qui pourrait se révéler nécessaire.

Ashbridge's Bay serait un bon point de destination d'un service de bateaux-navette, assurant un accès public au long secteur du parc des plages de l'est et un autre moyen de transport dont pourraient se servir les résidents de l'endroit pour se rendre jusqu'au secteur riverain du centre ville de Toronto.

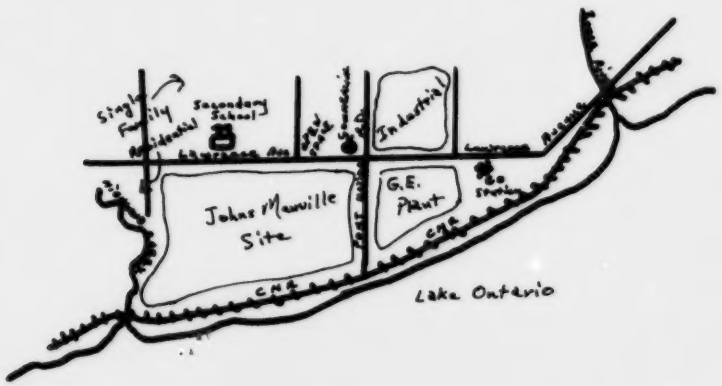
L'utilisation d'une partie du terrain de la piste de course pour le stationnement apaiserait les craintes que nourrissent les résidents en ce qui concerne le stationnement et la circulation associés au réseau des parcs des

plages de l'est. Le nouveau voisinage aiderait à créer une liaison plus accueillante menant à la rive pour les personnes vivant au nord et à l'ouest de la piste de course.

J. PORT UNION

Il y a 51 hectares (125 acres) de terrains qui pourraient être aménagés et réaménagés dans le secteur historique de Port Union, y compris les vastes avoirs industriels de la Johns-Manville et de la Canadian General Electric situés sur la rive.

À l'heure actuelle, les terrains sont désignés surtout aires d'utilisation industrielle ainsi qu'aires libres, entourés de terrains d'utilisation résidentielle de faible densité. La voie du CN entrave grandement l'accès à la rive, mais on trouve dans ce secteur un excellent service de transport : la gare GO de Port Union, des raccordements aux routes 401 et 2 ainsi que la possibilité d'aménager un service de bateaux-navette pour desservir les commerces de détail du voisinage et les installations touristiques.



Port Union est également situé à proximité de Highland Creek ainsi que d'écoles aux niveaux primaires et secondaires.

Politiques en vigueur

Le conseil municipal de Scarborough veut maintenir la base d'évaluation et d'emploi, et le plan officiel appuie fermement le maintien des terrains industriels. Toutefois, le voisinage local favorise des parcs et des aires libres et souhaiterait concentrer l'utilisation industrielle dans des parcs industriels plutôt que d'avoir recours à un aménagement d'utilisation mixte. Deux associations communautaires ont créé le Centennial and West Rouge Waterfront Committee (WRWC), qui a élaboré des critères pour l'évaluation des projets d'aménagement dans le secteur riverain. Le secteur privé s'est par ailleurs dit intéressé par un réaménagement résidentiel. Toutefois, le conseil n'apporte traditionnellement pas de modifications au plan officiel à moins d'être saisi d'une requête en ce sens; chaque proposition est jugée séparément en toute objectivité.

Questions

On note une absence à peu près généralisée d'aménagement du territoire dans le secteur riverain, peut-être à cause de l'obstace physique que représente la falaise, le caractère délicat des marécages et l'histoire générale du secteur. Bien qu'il s'impose d'adopter une approche pratique et globale en matière d'aménagement, le conseil municipal de Scarborough préfère s'occuper de chaque emplacement individuellement.

La pollution du sol causée par l'amiante et d'autres produits et le suintement constituent des problèmes de taille. La Johns-Manville et la MTRCA ont pris des mesures de redressement coûteuses.

Les propriétaires voisins de maisons unifamiliales ne sont pas contre le logement à but non lucratif, à condition qu'il soit à une bonne distance d'eux, et l'on note une incompréhension générale du logement social et abordable. L'accès à l'eau par une voie du CN très achalandée est difficile, mais le secteur n'est pas industrialisé et n'est desservi que par des liaisons de transport indirectes. Il faudrait prolonger l'infrastructure des services.

Possibilités et recommandations

Il s'agit d'un excellent endroit où aménager un nouveau voisinage d'utilisation mixte, qui pourrait comporter un centre important de transport ferroviaire, maritime, routier et en commun. On pourrait également reconstituer l'atmosphère historique du port en installant un port de plaisance et des installations touristiques à l'extrémité de la route Port Union. On pourrait mettre en valeur le secteur riverain et créer des voies piétonnières et une piste cyclable de l'embouchure de la rivière Rouge jusqu'à l'embouchure de Highland Creek et, vers l'ouest, jusqu'au parc East Point dans le secteur industriel Coronation. Les critères et lignes directrices établis par le WRWC représentent une contribution utile à la mise en branle du processus d'aménagement, entre autres, de ces installations.

Port Union est aussi un bon endroit où créer une collectivité intégrée plus diversifiée que celle qui existe à l'heure actuelle, comportant des logements de densités faible et moyenne ainsi que des secteurs de fortes densités et des magasins à proximité du centre de transport, pour une population qui pourrait atteindre 13 000 habitants. Ce secteur bénéficierait également de l'application de la politique provinciale du logement abordable, notamment en ce qui concerne les familles.

VOISINAGES EXISTANTS

1. Long Branch

Long Branch s'étend vers l'ouest de la 23^{e} Rue jusqu'à la limite entre Etobicoke et Mississauga au parc Mary Curtis et il est caractérisé par des quartiers agréables de maisons unifamiliales le long de la rive, du côté est du terrain du Lakeshore Psychiatric Hospital. Ces quartiers résidentiels commencent à manifester des signes d'embourgeoisement et de l'introduction de "logements monstres", comme c'est le cas à Birchcliff-Scarborough, ce qui contribue à la privatisation du secteur riverain tout en obstruant toute vue de l'eau.

On y trouve une combinaison d'utilisations industrielles et d'utilisations résidentielles - incluant des maisons unifamiliales et des immeubles d'habitation - au nord du boulevard Lakeshore. Comme ceux de Mimico, les secteurs riverains d'Etobicoke comptent une population vieillissante et décroissante, ce qui entraîne une sous-utilisation des écoles existantes; tous ces facteurs se reflètent dans la baisse de fréquentation du quartier des commerces le long du boulevard Lakeshore.

La MTRCA aménage le vaste parc Colonel Samuel Smith attenant au Lakeshore Psychiatric Hospital, tandis que le grand terrain industriel de la Goodyear a été acheté aux fins de réaménagement (voir "Nouveaux voisinages").

Questions

Les résidents de maisons unifamiliales sont en faveur de transformer tout l'emplacement du Lakeshore Psychiatric Hospital en un parc contigu au parc Colonel Samuel Smith, ce qui donnerait une superficie totale de 53,5 hectares (132 acres). Par contre, les locataires estiment nécessaires d'accroître le parc de logements à but non lucratif dans le secteur. Quant aux résidents du secteur riverain en général, ils s'inquiètent de la détérioration de la qualité de l'eau du lac, de la multiplication des algues et des problèmes de dépôts résultant du remblayage du lac.

Possibilités et recommandations

Le réaménagement des terrains du Lakeshore Psychiatric Hospital, de Humber College et de la Goodyear offre une importante possibilité de créer une communauté, de revitaliser la composition démographique et d'aménager toute une variété de logements dans ce voisinage. De plus, d'autres poches de terrains résidentiels et industriels situés à des endroits appropriés pourraient faire l'objet d'une intensification résidentielle.

Comme à Mimico, le défi que doit relever Etobocoke en ce qui concerne l'avenir de Long Branch consiste à préserver le caractère d'une population à revenu mixte.

Tous les paliers de gouvernement doivent déployer des efforts concertés pour régler les questions touchant le milieu comme celle du remblayage du lac et de la qualité de l'eau.

2. NEW TORONTO

New Toronto est le voisinage intermédiaire du secteur riverain d'Etobicoke; il s'étend de la rive jusqu'aux voies du CN au nord et de l'avenue Dwight à l'est jusqu'à la 23e Rue à l'ouest. Presque tout le secteur est composé de quartiers à maisons unifamiliales dans le secteur riverain et d'un quartier commercial en baisse de fréquentation sur le boulevard Lakeshore. On a fait quelques petites tentatives d'intensification résidentielle, par exemple au Lakeshore Theatre.

On y trouve certaines utilisations industrielles, notamment près de Brown's Line et de la voie du CN; comme c'est le cas pour Mimico et Long Branch, on enregistre une baisse et un vieillissement de la population et une sous-utilisation résultante de l'infrastructure du secteur.

Le secteur riverain est composé en grande partie de petites parcelles de terrains de propriété privée, ce qui limite l'accès public continu.

Possibilités et recommandations

Dans le secteur riverain d'Etobicoke, c'est surtout à Mimico que se font sentir les pressions en vue d'un réaménagement, tandis que New Toronto commence tout juste à manifester des signes d'embourgeoisement. Un aménagement sensé pourrait résulter en une intensification résidentielle permettant d'offrir des logements familiaux abordables. Tout comme pour Mimico et Long Branch, l'intensification aidera à stabiliser la population et à revitaliser les secteurs commerciaux du boulevard Lakeshore à New Toronto.

Comme le terrain de la McGuiness à Mimico et celui de la Goodyear à Long Branch ont été vendus en vue d'un aménagement, on peut maintenant envisager une situation semblable en ce qui concerne les grands terrains industriels du

secteur, c'est-à-dire la conversion de terrains industriels en vue d'utilisations résidentielles et commerciales. Cela permettrait d'aménager des ensembles résidentiels mixtes pour des familles de divers niveaux de revenu.

3. MIMICO

Le plus à l'est des trois voisinages riverains d'Etobicoke, Mimico compte sans doute le plus grand nombre de quartiers à maisons-chalets unifamiliales sur les rives. Mimico s'étend sur la rive à peu près de la rivière Humber jusqu'à l'avenue Dwight et inclut le secteur des motels d'Etobicoke dont nous avons discuté sous la rubrique "Nouveaux voisinages".

Le secteur riverain de Mimico est l'un des plus vieux quartiers d'Etobicoke et il a traditionnellement accueilli les familles à faible revenu et les travailleurs des secteurs industriels voisins aménagés au XIX^{e} siècle. Les trois collectivités riveraines ont en commun le problème d'une population décroissante et vieillissante résultant en une sous-utilisation de l'infrastructure existante. Presque toute la partie riveraine de Mimico est de propriété privée et constitue en grande partie la "cour arrière" de maisons unifamiliales et partant un obstacle à l'accès public continu le long de la rive. Le réaménagement en logements coopératifs de vieilles habitations de faible densité situées sur la rue Summerhill a assuré l'accès public à la rive au moyen d'un petit parc riverain.

Questions

Le réaménagement proposé du secteur des motels est une question litigieuse à cause des répercussions sur le milieu qu'entraînent le remblayage du lac et les conséquences que cela entraîne. Le parc Humber Bay de la MTRCA fait partie du secteur de réaménagement.

Le long du boulevard Lakeshore, à Mimico, on trouve un vieux quartier d'immeubles d'habitation où ont traditionnellement logé des personnes à faible revenu. Ce quartier, protégé par la Loi sur la protection du logement locatif de l'Ontario, se détériorise grandement. Le quartier commercial du boulevard Lakeshore enregistre également un déclin.

L'usine de la McGuiness, située entre l'avenue Grand et la rivière Humber, a récemment fait l'objet d'un appel de propositions.

Possibilités et recommandations

Le réaménagement du secteur des motels au Mimico Creek et la construction du "Seaquarium" sont une bonne raison d'établir un arrêt de bateaux-navette et des installations régionales et touristiques. La disponibilité du terrain de la McGuiness, attenant à des terrains qui appartiennent à Metro Toronto, offre une excellente occasion d'aménager un ensemble résidentiel intégré de forte densité pouvant accueillir tous les groupes de revenus.

Le réaménagement et l'intensification de secteurs résidentiels aux endroits appropriés aideront à revitaliser le quartier commercial du boulevard Lakeshore; le réaménagement offrira également des possibilités d'améliorer l'accès public à la rive, comme cela s'est produit à la coopérative de Mimico.

Dans son nouveau plan officiel, Etobicoke devrait décider de la façon dont il entend préserver le caractère de collectivité à revenus mixtes de ses voisinages riverains. La prolifération d'immeubles en copropriété luxueux sur la rive, avec l'embourgeoisement que cela suppose, risque de nuire à la diversité que le secteur a traditionnellement manifestée.

4. HIGH PARK/SWANSEA/SOUTH KINGSWAY

Les trois collectivités sont fortement orientées dans le sens est-ouest et axées sur le plus grand parc de Toronto, High Park, d'une superficie de 162 hectares (400 acres), et sur la vallée de la rivière Humber. Les ravins et les vallées débouchant sur le lac ont contribué à la préservation de secteurs récréatifs puisqu'au début du siècle ils ont empêché tout aménagement urbain. La construction subséquente du corridor de transport riverain est-ouest a renforcé l'orientation de ces voisinages en rendant encore plus difficile l'accès au réseau des parcs riverains.

On peut traverser à niveau le boulevard Lakeshore à Parkside Drive, à Colbourne Lodge Road, à l'avenue Ellis et à l'avenue Windermere. Toutefois, trois facteurs continuent de limiter l'accès physique et visuel à la rive :

- le corridor terrestre, y compris le Queensway dans ce secteur;
- le volume élevé de circulation sur le boulevard Lakeshore;
- les passages souterrains étroits sous la voie du CN et la voie rapide Gardiner, qui s'étendent toutes deux sur un talus.

Dans le secteur South Kingsway, il y a d'autres contraintes qui s'exercent en raison de l'échangeur Queensway/South Kingsway et de l'usine de Stelco entre le Queensway et la voie du CN. Comme l'ont signalé les auteurs de Corridor Study Gardiner/Lakeshore : "La vallée de la rivière Humber est presque entièrement coupée de la baie Humber à cause des croisements combinés du Queensway, de la voie ferrée, de la voie rapide Gardiner et du boulevard Lakeshore" et "à l'heure actuelle, le réseau de sentiers (à l'embouchure de la Humber) zigzague malencontreusement à travers les bretelles de la voie rapide et est séparé de la vallée de la rivière".

Possibilités et recommandations

Afin d'atténuer considérablement ces problèmes, sans toutefois les éliminer complètement, nous recommandons :

1. d'incorporer les stratégies et recommandations en matière d'aménagement énoncées par le Groupe de travail sur le corridor Gardiner/Lakeshore dans tous les projets d'aménagement de ces secteurs (voir notamment The Gardiner/Lakeshore Corridor - A Civic Design Study; septembre 1988; p. 22, 31, 39);
2. d'envisager l'aménagement de voies surélevées piétonnières au-dessus du boulevard Lakeshore, aux jonctions les plus achalandées;

3. d'élargir les passages souterrains sous la voie du CN et la voie rapide Gardiner afin d'étendre la liaison visuelle avec la rive, d'élargir et de rendre plus attrayants les trottoirs piétonniers de ces passages, d'améliorer les services de transport en commun menant au réseau des parcs riverains durant la saison d'affluence et les heures de pointe, une gare étant prévue dans ces parcs ou immédiatement à la limite de ceux-ci, et de prévoir des activités récréatives publiques actives et passives sur les plages de l'ouest, notamment à l'extrémité ouest.

5. SOUTH PARKDALE

Il existe trois problèmes distincts dans le voisinage de South Parkdale :

- o l'absence de parcs locaux résultant des modes d'aménagement urbain du passé;
- o un manque d'accès au réseau des parcs riverains à cause des obstacles physiques et visuels que représente le corridor de transport riverain est-ouest, incluant les voies du CN, la voie rapide Gardiner et le boulevard Lakeshore;
- o une absence marquée d'installations et de programmes récréatifs actifs destinés aux enfants et aux adolescents.

On craint que l'embourgeoisement du voisinage n'entraîne une perte du sentiment de communauté et de logements abordables, ce qui se répercutera sur le caractère socio-économique actuel du secteur.

Possibilité et recommandations

Pour corriger certaines de ces déficiences, nous recommandons de :

- o établir de meilleures liaisons piétonnières, routières et de transport en commun entre le voisinage existant et le réseau des parcs riverains, en recourant par exemple à des solutions comme l'aménagement d'un tablier sur la voie rapide Gardiner (voir "Nouveaux voisinages - South

Parkdale/Western Exhibition Place") de façon à ce que les parcs riverains répondent aux besoins tant régionaux que de la collectivité;

- favoriser une utilisation récréative axée sur les terres de certaines parties du tablier de la voie rapide Gardiner et de la partie ouest des terrains du CNE afin de répondre aux besoins des résidents tant des vieilles collectivités que des collectivités nouvelles; cela pourrait inclure des utilisation à fonction unique comme des terrains de jeu pour les enfants ou à utilisations multiples comme un terrain de basketball extérieur pouvant également servir au hockey sur pelouse ou à l'aménagement d'une petite patinoire ainsi que des espaces polyvalents intérieurs (on pourrait par exemple convertir une partie de l'édifice O'Keefe du gouvernement provincial au CNE en vue d'une utilisation communautaire);

- recourir à des plans et des programmes récréatifs exigeant activement l'apport des enfants et des adolescents ainsi que des adultes et répondant aux besoins de la collectivité;

- faire revivre les plaisirs traditionnels d'une promenade le long du lac et offrir des possibilités récréatives tant actives que passives qui plaisent au public;

- réserver une part importante du tablier Parkdale, si ce projet est mis en oeuvre, pour le logement à but non lucratif, ce qui permettra jusqu'à un certain point de faire face au problème de l'embourgeoisement de la collectivité environnante.

6. HARBOURFRONT ET SECTEURS ATTENANTS

Ce district s'étend vers l'ouest de la rue York jusqu'à la rue Strachan et de la voie rapide Gardiner vers le sud jusqu'au lac; il inclut tout Harbourfront ainsi que Stadium Road. Les principaux biens immobiliers qui se trouvent dans les secteurs attenants appartiennent à Molson, Loblaw et Dylex.

Harbourfront et les secteurs adjacents sont visés par le plan portant sur la partie centrale du secteur riverain de la ville, qui prévoit le réaménagement de ces terrains en vue de la création de secteurs résidentiels et de secteurs mixtes commerciaux et résidentiels pouvant accueillir divers types de ménages.

Questions

Ce district est un des plus importants du secteur riverain et il fait l'objet, depuis plusieurs années, de beaucoup de discussions publiques. Il y a plusieurs questions en jeu.

1. La Harbourfront Corporation a déjà aménagé à peu près la moitié de son terrain. Un règlement provisoire, adopté par la ville de Toronto et en vigueur jusqu'au 30 juin 1989, a eu pour conséquence de suspendre tout autre travail. Plusieurs propositions visant la construction d'immeubles en copropriété étaient à l'étude au moment de la mise en oeuvre du règlement.

   Les cadres de la société et les fonctionnaires de la ville discutent de l'établissement d'un plan révisé d'aménagement et d'urbanisme qui réduira la densité sur le terrain, étendra la superficie des parcs et prévoira des plans plus détaillés pour les parcelles aménageables restantes.

   Des logements variés ont été construits sur le terrain, surtout à l'extrémité ouest, et environ 4 000 personnes y habitent actuellement. On pourrait doubler la population et améliorer l'intégration et la variété des types de logements.

2. Il y a actuellement à Harbourfront une pénurie de services communautaires comme des écoles; mais il faudra peut-être attendre, avant de pouvoir apporter des améliorations, que l'extrémité ouest des terres des sociétés ferroviaires ait été aménagée et qu'il y ait une population suffisante pour les justifier.

3. Le règlement de restriction provisoire de la ville et l'interruption de l'aménagement ont eu des répercussions sur la situation financière de la Harbourfront Corporation, à un point où cela risque de menacer son aptitude à devenir autonome. Cela inquiète le gouvernement du Canada et, si les questions d'aménagement du territoire ne sont pas réglées, pourrait bientôt nuire au pouvoir de la société d'établir des programmes.

4. En novembre 1988, le conseil municipal a rejeté et renvoyé au personnel, pour qu'il le réexamine, un projet d'aménagement par Huang and Danzckay d'un immeuble en copropriété de 730 logements, au 2-50 Stadium Road, comprenant deux immeubles de 14 étages et un immeuble de neuf étages. Le lotisseur a interjeté appel auprès de la Commission des affaires municipales de l 'Ontario.

5. Le terrain de la Dylex donne sur le promenade Lakeshore et sur Stadium Road et il est situé actuellement dans une zone industrielle et commerciale. D'après le plan portant sur la partie centrale du secteur riverain, l'ensemble ou une partie des bâtiments existants pourraient être conservés, la densité permise sur le terrain étant portée de trois fois à environ quatre fois et demie la superficie du lot.

6. L'emplacement du HMCS York est actuellement occupé par le ministère de la Défense nationale; le terrain couvre une superficie de 1,2 hectare (3 acres) directement sur l'eau, entre des parcs de Metro à l'ouest et Dylex à l'est. La possibilité de réaménager le terrain de la Dylex traduit la valeur éventuelle de l'emplacement du HMCS York, mais il faudrait évaluer cet aspect et l'utilisation militaire actuelle du terrain en fonction de la nécessité d'assurer un accès public et d'aménager des aires libres dans le secteur.

L'emplacement du HMCS York devrait être inclus dans tout plan d'urbanisme pour le secteur et devrait permettre un accès public ininterrompu le long de la rive.

7. En mai 1987, le comité d'utilisation du sol de la ville a désigné deux terrains appartenant à Loblaw, chevauchant le bas de la rue Bathurst et situés partiellement sour la voie rapide Gardiner, secteur devant faire l'objet d'une étude spéciale. Les terrains se trouvent actuellement dans une zone d'utilisations industrielles et commerciales à une densité maximale de trois fois la superficie, dont pas plus qu'une fois et demie la superficie peut être utilisée à des fins commerciales. L'étude spéciale est en voie d'exécution et inclut des consultations avec les propriétaires de terrains adjacents.

8. Molson, qui possède un terrain non loin de là, craint l'introduction d'utilisations résidentielles ou hôtelières dans le secteur. Son terrain est situé entre la voie rapide Gardiner et le boulevard Lakeshore. Loblaw et Molson ont toutes deux déposé des avis d'opposition au plan et au règlement portant sur la partie centrale du secteur riverain.

   Loblaw a présenté une demande de rezonage fondée sur la densité de sept fois la superficie permise avant que la ville n'adopte son plan et son règlement pour la partie centrale du secteur riverain. Le propriétaire a redistribué la densité de sept fois la superficie entre les deux emplacements, ce qui dépasse largement le zonage actuel et la densité envisagée dans l'étude spéciale. La proposition de Loblaw vise une utilisation mixte incluant un hôtel, des bureaux, des commerces et un magasin d'alimentation, un des deux bâtiments proposés étant de 24 étages.

   En janvier 1989, Molson a annoncé la fermeture de sa brasserie de Toronto, ce qui signifie qu'on pourrait bientôt procéder au réaménagement de l'emplacement. Il faudrait favoriser l'application des politiques provinciales et municipales de logement aux emplacements de Loblaw et de Molson.

Possibilités et recommandations

Il faudrait établir un nouveau plan d'aménagement et d'urbanisme non seulement pour Harbourfront mais pour tout le secteur West Bayfront incluant un plan d'urbanisme pour les

secteur Central Bayfront et East Bayfront et conforme à celui-ci. L'accent, dans le nouveau plan, devrait être mis sur l'établissement de liens entre Harbourfront et les secteurs attenants et sur l'intégration de ces secteurs dans les voisinages adjacents, sur le renforcement du lien de Harbourfront avec l'eau et sur la protection d'un accès public ininterrompu à la rive par Harbourfront jusqu'au secteur du parc Coronation et au-delà de celui-ci par le HMCS York. Il ne faudrait pas négliger l'importance stratégique des vastes emplacements de Dylex, Loblaw et Molson.

7. CENTRAL BAYFRONT

Le secteur Central Bayfront va vers l'est de la rue York jusqu'à la rue Yonge et, vers le sud, des terres des sociétés ferroviaires jusqu'à la rive; Harbourfront est situé à l'ouest et East Bayfront à l'est. Ce secteur a été crée en grande partie par la THC dans les années 1930 et 1940 à des fins portuaires et industrielles.

Le secteur Central Bayfront est maintenant visé par le plan portant sur la partie centrale du secteur riverain établi par la ville en 1988 et désigné secteur d'utilisation mixte intégrée à une densité moyenne à forte devant inclure des logements subventionnés et des services et installations communautaires adéquats, conformément aux objectifs explicites de la ville.

Toutefois, le secteur Central Bayfront a été réaménagé à une forte densité depuis la fin des années 1960, tout d'abord lorsque le Toronto Star s'y est implanté et ensuite lorsque la Campeau Corporation a construit ce qui est actuellement l'hôtel Harbour Castle Westin, sur le lac. De nos jours, ce secteur renferme certains des immeubles les plus élevés de tout le secteur riverain de la métropole. Il s'y fait encore de la construction, soit notamment pour le World Trade Centre (700 logements en copropriété et 150 000 mètres carrés d'espace à bureaux) et l'immeuble en copropriété Graywood de 812 logements.

Le plan pour la partie centrale du secteur riverain de la ville précise qu'il doit y avoir, pour les autres parcelles aménageables, comme le Marine Terminal 27, un plan de Partie II approuvé avant que le réaménagement ne soit autorisé.

Questions

Central Bayfront est une des autres principales parties du secteur riverain, un élément de celui-ci qui devrait avoir le lien le plus marqué avec le quartier des affaires, la gare Union et le noyau de transport de la région métropolitaine. Bien qu'une grande partie du secteur ait déjà été réaménagée, il y a plusieurs questions de politiques et d'aménagement qui demeurent en suspens.

Il y a premièrement la question suivante, à laquelle il faut maintenant largement répondre en rétrospective : le gouvernement fédéral a-t-il eu raison de consentir à ce que la THC vende des terres publiques au secteur privé? C'est en effet cette mesure qui a donné le coup d'envoi au genre et à l'envergure de l'aménagement qui s'est produit et qui a suscité les accusations selon lesquelles le secteur riverain est un rideau de béton et un terrain de jeu pour les riches.

Deuxièmement, le rapport physique qui existe entre Central Bayfront et Harbourfront (et l'envergure de l'aménagement qui doit être achevé à l'extrémité est de Harbourfront) constitue une importante question d'aménagement, surtout lorsqu'on l'envisage comme une question d'urbanisme.

Troisièmement, il faudra examiner attentivement le réseau de desserte et le lien entre le secteur et le corridor ferroviaire et la voie rapide Gardiner, surtout si celle-ci et le boulevard Lakeshore font l'objet d'un nouveau tracé ou d'un relogement.

Quatrièmement, il est possible que le circuit de tramways de Harbourfront soit prolongé vers l'est et qu'il passe par Central Bayfront pour aller jusqu'à East Bayfront.

Cinquièmement, l'immeuble de la Société canadienne des postes situé au 40, rue Bay, entre Bay et York, se trouve sur un emplacement stratégique pour ce qui est de relier le quartier des affaires et le secteur riverain, notamment en ce qui concerne les aires libres et les voies piétonnières.

Sixièmement, on note dans ce secteur une pénurie de logements abordables et un manque de variété de logements, les habitations familiales et les installations communautaires étant presque totalement absentes. Les urbanistes de la ville sont pessimistes quant aux chances de réaliser dans ce secteur les objectifs de la politique sociale de la ville. Par le passé, cette dernière a, dans ses négociations avec les lotisseurs, accepté que le logement soit exclu du secteur Central Bayfront.

Enfin, l'accès public à la rive du secteur Central Bayfront est plus faible qu'il ne devrait l'être; la configuration actuelle des immeubles et des routes empêche le public de prendre conscience de ses droits et des installations qui sont à sa disposition. Il faudrait sur ce plan apporter des améliorations appréciables et procéder éventuellement à un certain remblayage du lac afin d'améliorer et d'étendre les parcs et les aires libres et reloger les quais des traversiers.

Possibilités et recommandations

Un aménagement sensé permettant une utilisation mixte des parcelles restantes, fondé sur des principes éclairés d'aménagement et d'urbanisme, permettrait de régler la plupart des questions cernées. Il faudrait faire préparer un plan d'urbanisme pour le secteur afin d'orienter son réaménagement.

Les principaux défis qu'il faudra relever en ce qui concerne ce plan d'urbanisme seront de rapprocher le quartier des affaires de la rive, de prévoir des voies piétonnières, routières et de transport en commun passant par la gare Union ainsi que des liaisons avec d'autres districts riverains, en plus d'établir les densités et le groupement des immeubles dans le secteur bâti.

8. COLLECTIVITÉ DES ÎLES DE TORONTO

Les îles étaient à l'origine une longue péninsule que de fortes tempêtes, en 1852, ont scindée de la terre ferme. En conformité avec le plan de la Toronto Harbour Commissioners

de 1912, la superficie de Ward's Island a doublé; Algonquin Island a été créée de toute pièce à partir de sable dragué; tandis que Toronto Airport Island a été créée en 1937. La superficie des îles a presque doublé (pour atteindre 332,1 hectares ou 820 acres) par suite de diverses activités de dragage. En 1956, le service des parcs de Metro Toronto a assumé la compétence pour les îles, qui lui a été cédée de la ville de Toronto. Son plan pour le secteur riverain prévoyait l'élimination des chalets et des maisons de vacances en place pour permettre la création d'un important parc régional. Lorsque les équipes de démolition se sont présentées à l'extrémité est de l'établissement, à Algonquin Island et à Ward's Island, on a stoppé les travaux.

La collectivité résidentielle comprend actuellement 250 habitations où logent environ 700 personnes. Les enfants fréquentent l'école sur la terre ferme, et c'est là également que les résidents des îles font leurs courses et obtiennent d'autres services communautaires, en utilisant le service de traversiers exploité à longueur d'année.

Questions

Il y a encore des questions politiques et juridiques en suspens en ce qui concerne la propriété foncière, la propriété des immeubles et des obligations financières comme les impôts, les droits de services et les loyers fonciers.

Le zonage actuel, d'après une loi provinciale spéciale, limite strictement les ajouts aux maisons ou la création d'autres habitations. Cela a pour effet d'arrêter l'évolution de la collectivité insulaire, comme si le temps avait suspendu son cours. Dans des propositions antérieures, y compris celle présentée par le maire en 1980 et une autre de 1988 appelée "Bold Concept II", il était recommandé d'aménager de nouveaux logements pour la collectivité insulaire.

Comme celui des autres secteurs résidentiels situés près du port de Toronto, l'avenir de la collectivité des îles dépendra de l'issue du débat au sujet du Toronto Island Airport.

Le plan officiel reconnaissait le district des îles de Toronto comme un important parc régional, en ajoutant toutefois que la présence continue du "secteur résidentiel de faible densité sur Ward's Island et sur Algonquin Island contribue à la diversité, à la jouissance publique et à l'utilisation à longueur d'année de ce secteur; la présence sur les îles de résidences habitées toute l'année assure l'existence d'une collectivité qui fait partie intégrante de la ville tout en offrant un lien important avec le passé".

Possibilités et recommandations

Il faudrait s'efforcer de résoudre aussitôt que possible les questions de propriété et de responsabilité. Il importe de stabiliser la collectivité et de fournir l'infrastructure appropriée de services concrets. La juxtaposition d'une utilisation récréative régionale et d'une collectivité résidentielle représente une solution heureuse qui devrait également être appliquée dans d'autres voisinages riverains.

Si la collectivité est acceptée sur les îles, il faudra que la province et la ville de Toronto réexaminent les restrictions qui s'appliquent aux réparations et aux améliorations des habitations du secteur résidentiel. On pourrait envisager la construction de logements sur terrains intercalaires d'une envergure réduite, ou une intensification, à condition d'appliquer de strictes mesures de contrôle en matière d'urbanisme et d'aménagement.

L'aménagement proposé du secteur East Bayfront en tant que voisinage résidentiel d'utilisation mixte pourrait être un élément clé pour le renforcement de la collectivité des îles : cela signifierait en effet l'établissement de magasins, de restaurants, de services, de possibilités récréatives et aussi, espérons-le, d'une école.

9. SECTEUR ST. LAWRENCE

L'aménagement initial par la ville de ce secteur d'une superficie de 17,8 hectares (44 acres) a permis de créer l'infrastructure de voisinage tant recherchée qui a favorisé l'aménagement résidentiel privé dans le secteur situé juste au nord du quartier St. Lawrence, ce qui a contribué à

l'agrandissement du secteur résidentiel. Bien que le secteur St. Lawrence soit considéré comme un voisinage modèle, certains aménagements complémentaires ont été mis en place trop lentement ou encore, comme dans le cas d'un supermarché, ne l'ont jamais été.

Beaucoup de résidents de ce secteur doivent dépendre des transports en commun, qui sont médiocres, pour faire leurs courses ou pour obtenir des services ailleurs. Les voies piétonnières et les liaisons de la TTC allant vers le sud jusqu'à la rive sont presque inexistantes, ce qui ne fait qu'accentuer l'isolement du quartier St. Lawrence du secteur riverain.

Possibilités et recommandations

L'aménagement du secteur East Bayfront en un voisinage d'utilisation mixte ayant une forte composante résidentielle aiderait à créer la masse critique nécessaire pour justifier l'ouverture d'un supermarché et d'autres magasins et l'amélioration du service de la TTC, qui avantageraient également le secteur St. Lawrence.

Les recommandations formulées par le Groupe de travail sur le corridor Gardiner/Lakeshore au sujet de l'amélioration des voies piétonnières et des liaisons de la TTC allant vers le sud jusqu'à la rive doivent sans tarder être examinées puisqu'elles permettraient d'ouvrir le secteur riverain au quartier St. Lawrence ainsi qu'au grand public.

10. SOUTH RIVERDALE

Nous avons examiné le quartier résidentiel de South Riverdale qui s'étend à l'est de la rivière Don jusqu'à la rue Leslie et de la rue Queen vers le sud jusqu'à l'avenue Eastern.

Comme le secteur Leslie-Woodbine, South Riverdale jouxte des secteurs d'activités industrielles dont certaines sont nuisibles et laides.

Les rues des vieux quadrilatères résidentiels comportant des immeubles peu élevés s'étendent jusqu'à l'avenue Eastern et sont souvent intercalées d'emplacements d'utilisation industrielle et de cours de ferraille. Nous avons noté l'existence de secteurs résidentiels sur l'avenue Eastern et le fait que des organismes de logement à but non lucratif ont récemment proposé des projets d'aménagement pour ce quartier.

Le plan de Partie II de 1986, qu'étudie encore le ministère du Logement, préserve la vocation industrielle d'une partie importante de ce secteur mais prévoit une réaffectation de certains emplacements d'une utilisation industrielle à une utilisation résidentielle.

Possibilités et recommandations

À moyen terme, il conviendrait d'inciter l'industrie à se reloger dans le secteur industriel du port situé au sud; le boulevard Lakeshore devrait conserver la face industrielle, tandis que l'avenue Eastern se prête à des utilisations mixtes, incluant une utilisation résidentielle. Cela représenterait une amélioration opportune à la qualité du milieu dans le secteur résidentiel de South Riverdale, tout en intensifiant les utilisations résidentielles et en augmentant le pourcentage de logements subventionnés que comporte le parc immobilier de la ville.

Le maintien d'un caractère résidentiel plus continu sur l'avenue Eastern aiderait à créer des liaisons avec le secteur récréatif sur les plages de l'est pour les résidents de South Riverdale.

Les questions qui influent sur l'avenir des utilisations industrielles dans ce secteur sont semblables à celles qui se posent pour le secteur au sud de l'avenue Eastern, nouveau voisinage situé immédiatement au sud de South Riverdale. Toutefois, parce que South Riverdale comporte un quartier résidentiel plus vieux à immeubles peu élevés habité par des personnes à revenu faible et moyen, les avantages que présenteraient l'assainissement des industries polluantes et le raffermissement de ce voisinage sont indéniables.

11. LESLIE/WOODBINE

Pour aider à comprendre le présent rapport, nous avons désigné ce secteur Leslie/Woodbine. Il s'étend de la rue Leslie à l'ouest jusqu'à l'avenue Woodbine à l'est et inclut le quartier juste au nord de la rue Queen et va vers le sud jusqu'à la rive. Le côté nord de la rue Queen compte quelques immeubles résidentiels, tout comme le secteur immédiatement au nord de l'avenue Eastern et du côté est de l'avenue Woodbine. Mais celui-ci jouxte la piste de course, le poste de pompage, des entrepôts publics et privés, des garages, des cours de ferraille et d'autres bâtiments d'utilisations industrielles.

On pourrait améliorer les liaisons entre cette collectivité et la rive et les parcs riverains sur le plan esthétique et des espaces libres, pour accroître le confort et la sécurité des piétons. La piste de course est irrégulièrement mais assez fréquemment source de bruit, de circulation et de problèmes de stationnement.

L'usine d'épuration des eaux d'égout d'Ashbridge's Bay dégage parfois de mauvaises odeurs et certaines des utilisations industrielles sont laides et nuisent au caractère résidentiel des rues voisines.

Possibilités et recommandations

L'aménagement du terrain de la piste de course Greenwood en tant que voisinage résidentiel améliorerait les liens avec la rive et atténuerait les problèmes de circulation et de stationnement dans le secteur.

Il faudrait mettre en oeuvre les recommandations formulées par le Groupe de travail sur le corridor Gardiner/Lakeshore portant sur le traitement des aires libres aménagées au poste de pompage de l'avenue Coxwell, l'usine d'épuration des eaux d'égout et les deux côtés du boulevard Lakeshore; on pourrait également construire un immeuble de services et de loisirs communautaires sur une partie des terrains entourant le poste de pompage.

Nous signalons notamment la forte concentration de résidents âgés et la demande faite par une organisation locale de personnes du troisième âge en vue d'obtenir un centre communautaire dans le secteur. Celui-ci pourrait être situé sur l'emplacement du poste de pompage ou de la piste de course si ces terrains sont effectivement réaménagés en vue d'une utilisation résidentielle.

À moyen terme, la ville devrait envisager de considérer les terrains des deux côtés de l'avenue Eastern comme la limite sud du district résidentiel situé au nord, le boulevard Lakeshore à l'ouest de Coxwell étant la limite préférée marquant le secteur industriel au sud; cela permettrait de créer une limite beaucoup plus agréable au voisinage résidentiel, tout en libérant des terrains pour le logement, y compris le logement subventionné.

Une partie des utilisations industrielles et d'entreposage pourraient être relogées dans un secteur industriel regroupé au sud et à l'ouest (voir "Port Industrial Area"). Le vaste emplacement appartenant à la ville sur l'avenue Eastern abrite actuellement le Fire Academy, des locaux d'entretien et d'entreposage de la ville et des espaces d'entreposage et de garage pour le conseil scolaire de Toronto; il n'y a aucune raison qui empêcherait de le reloger plus au sud.

Cet emplacement de 4 hectares (11 acres) est délimité à l'est par une aire libre et un terrain de stationnement à l'établissement postal, à l'ouest par un supermarché et au nord par des cours de ferraille, cours qu'il faudrait reloger avant que des habitations ne puissent être construites.

L'aire libre de l'établissement postal située immédiatement à l'est couvre une superficie d'environ 1,2 hectares (3 acres), et il faudrait coordonner son utilisation future avec le réaménagement de l'emplacement de la ville en vue d'une utilisation mixte; des logements devraient être construits sur la partie la plus proche de l'avenue Eastern et inclure des logements à but non lucratif.

Une intensification résidentielle au sud de la rue Queen renforcerait le supermarché et le quartier des commerces de détail situés à un coin de rue, au nord de la rue Queen.

12. TORONTO BEACH

Il s'agit d'un voisinage diversifié et bien établi qui regroupe à la fois des propriétaires et des locataires dans des logements de divers styles et de toutes tailles dans la partie est du secteur riverain de Toronto. Les résidents et les visiteurs jouissent d'un accès sans entraves au lac et à un réseau de parcs bien développés. La plage, la promenade et le réseau de parcs constituent des attraits régionaux, et le secteur est très recherché comme voisinage résidentiel. La valeur des biens immobiliers augmente rapidement et contribue au réaménagement à de plus fortes densités, surtout le long de la rue Queen. Il se peut que cette pression immobilière nuise déjà à l'hétérogénéité, sur le plan des groupes de revenu, du voisinage, comme le révèlent les loyers, les prix et les sortes de magasins qu'on y trouve.

Les restaurants et les entreprises de la rue Queen attirent une clientèle régionale et contribuent à la congestion et aux graves problèmes de stationnement qui existent dans le secteur. Ces questions et la détérioration de la qualité de l'eau du lac inquiètent les résidents de l'endroit.

Possibilités et recommandations

Les efforts déployés en matière d'aménagement, sur les plan tant physique que social, devraient viser la préservation des nombreuses caractéristiques recherchées de ce voisinage : la diversité des groupes de revenus qu'on y trouve, la promenade sur la plage, le réseau de parcs et l'accès à l'eau. Tous les paliers de gouvernement doivent, dans leurs démarches générales, se pencher sur la question de la détérioration de la qualité de l'eau du lac.

Il faut aussi examiner le conflit entre les intérêts locaux et régionaux. La création d'un nouveau voisinage à Greenwood/Ashbridge's Bay pourrait aider à équilibrer la fréquentation de la plage comme lieu de destination récréative régional et atténuer les problèmes de circulation et de stationnement.

13. BIRCHCLIFF

Birchcliff, qui fait partie de la ville de Scarborough, est un voisinage résidentiel bien établi, à faible densité, situé immédiatement à l'est de la plage, s'étendant vers le sud de Kingston Road et vers l'est de l'avenue Victoria Park jusqu'à une ligne de démarcation située un peu à l'est de Birchmount Road. Semblable au secteur de Toronto Beach quant à son caractère résidentiel, tout en ayant moins accès à la plage à cause de l'escarpement de Scarborough, Birchcliff jouit néanmoins d'un certain accès à la plage, soit notamment à l'extrémité de Fallingbrook Road, où il y a un escalier juste à l'est de l'extrémité de la rue Queen.

Le voisinage englobe une vaste aire libre privée, soit le terrain de golf du Toronto Hunt Club, qui s'étend de Kingston Road jusqu'à la rive.

Questions

La tendance générale à l'embourgeoisement du secteur riverain et l'émergence dans celui-ci de "maisons monstres" (énormes maisons unifamiliales construites sur de petits terrains dans de vieux secteurs résidentiels, en remplacement de petites maisons) menacent le caractère des voisinages de ce secteur. Il y existe également des problèmes de capacité d'égout et de contrecourant résultant du vieillissement de l'infrastructure.

Possibilités et recommandations

Le Toronto Hunt Club n'a manifesté aucune intention de reloger ou de réaménager son terrain de 40,5 hectares (100 acres). S'il décidait toutefois de le faire dans l'avenir, le terrain se prêterait très bien à une intensification résidentielle au bord de Kingston Road avec, à l'arrière, un secteur de plus faibles densités et un important espace libre lié directement à la rive. Cela permettrait de diversifier le parc immobilier et d'offrir davantage de logements abordables.

L'aire libre éventuelle à l'emplacement du Toronto Hunt Club est suffisamment vaste pour répondre aux besoins et aux buts locaux et régionaux touchant le secteur riverain. On pourrait aménager un sentier ou une promenade le long de la plage pour assurer une liaison avec le secteur de la plage à l'ouest, mais cela pourrait être difficile à l'est, où la plage est plus étroite et l'escarpement moins stable.

14. CLIFFCREST/CLIFFSIDE

Cliffcrest et Cliffside sont des voisinages stables de faibles densités qui chevauchent Kingston Road et jouxtent la rive entre Birchmount Road et Bellamy Road South. Ils se partagent l'installation régionale de Bluffer's Park.

Kingston Road, dans le secteur Cliffside, est surtout une rue commerciale de faible intensité qui a été désignée secteur d'amélioration commerciale. Dans le secteur Cliffcrest, à l'est, les utilisations, sur Kingston Road, sont beaucoup plus mixtes et l'on y trouve même certaines poches d'utilisation résidentielle de densité moyenne.

Le principal endroit propice à un réaménagment futur dans le secteur serait St. Augustine's Seminary, qui se trouve entre les deux voisinages. Situé sur un terrain d'environ 15,4 hectares (38 acres) du côté sud de Kingston Road et allant jusqu'à Bluffer's Park sur la rive, le terrain de St. Augustine's Seminary s'étend vers l'est jusqu'à Brimley Road. Rien ne permet de croire, à l'heure actuelle, que le séminaire a l'intention de se reloger ou d'aménager une partie de ses terres; si c'était le cas et si l'emplacement était réaménagé, il faudrait améliorer l'infrastructure d'eau et d'égouts.

Dans ce secteur, l'escarpement de Scarborough (Scarborough Bluffs) est très instable et le taux d'érosion est en moyenne de plus d'un mètre par année. Ce sont surtout de gros morceaux, certains atteignant même 10 mètres, qui se détachent et qui tombent sur les plages au-dessous.

Possibilités et recommandations

Si l'emplacement de St. Augustine's devenait aménageable, cela offrirait une bonne possibilité de concentrer des densités résidentielles supérieures le long de la partie du terrain donnant sur Kingston Road et de prévoir des densités inférieures et des parcs dans la partie sud. Une intensification future des utilisations résidentielles pourrait fournir des logements à des familles de divers groupes de revenus, et cet endroit pourrait devenir un noyau d'habitations sur Kingston Road.

L'aménagement de parcs dans la partie sud du terrain aiderait à protéger le secteur délicat de l'escarpement et à offrir des perspectives sur l'eau.

15. GUILDWOOD

Guildwood est un voisinage de très faible densité aménagé au début des années 1960; il s'étend le long de la rive au-dessus de l'escarpement juste à l'est de Morningside Drive jusqu'à Markham Road.

Dans ce voisinage, qui compte un nombre acceptable de parcs et d'écoles, on trouve beaucoup de couples qui, après avoir élevé leur famille, se trouvent maintenant seuls : la mise en marché de la tour d'habitation Tridel récemment construite (Gate of Guildwood) a très bien réussi à atteindre ce groupe particulier de la population.

Dans ce secteur, l'escarpement est aussi très instable et l'érosion se fait à un taux moyen de plus d'un mètre par année, et, dans ce cas également, ce sont de gros morceaux qui se détachent, certains atteignant même 10 mètres.

Metro Toronto possède le Guildwood Inn et le parc qui l'entoure au centre du secteur riverain de l'endroit. La MTRCA protège la rive de ce parc et, en raison de la forte érosion de l'escarpement, elle a acheté les cours arrières des résidences unifamiliales qui donnent sur la rive.

Il y a une gare du GO Transit à l'extrémité nord du voisinage, où Kingston Road et Livingston Road croisent les voies du CN. Metro a réservé un vaste corridor de terrains, appelé le Scarborough Transportation Corridor, juste au sud de la voie du CN. Scarborough a modifié son plan officiel afin de retirer d'usage cette autoroute tandis que Metro Toronto, à la demande de la Commission des affaires municipales de l'Ontario, étudie la possibilité de l'éliminer de son plan officiel.

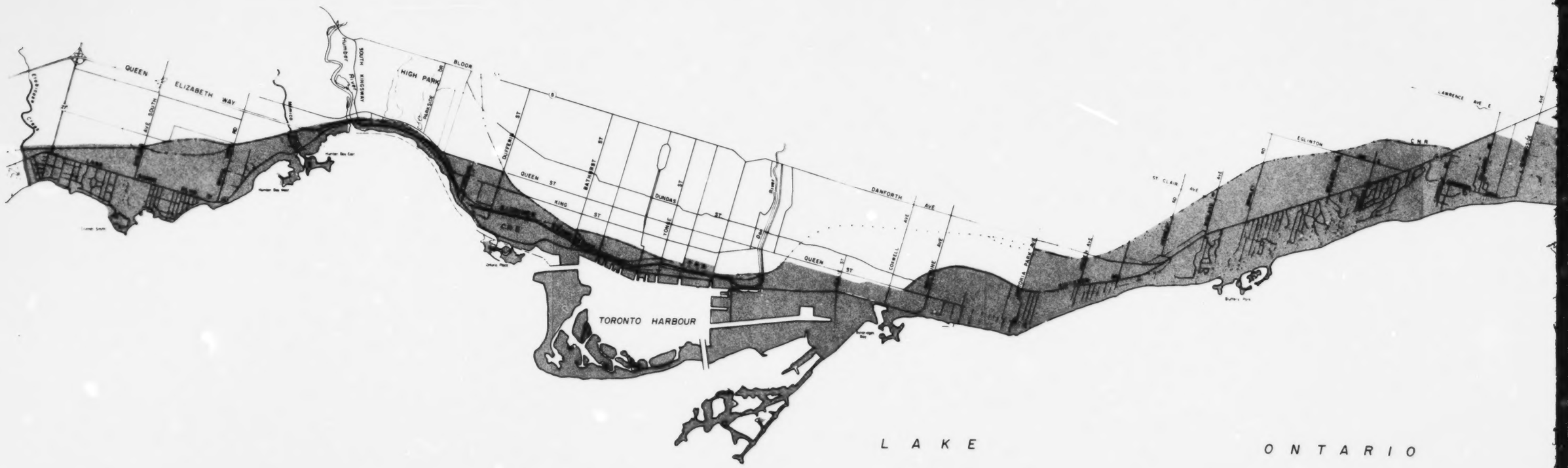
Possibilités et recommandations

En raison de l'existence d'un noyau de transport, le secteur Kingston Road et Livingstone Road constitue un excellent endroit où aménager des ensembles résidentiels de fortes densités comportant une grande variété de types de logements pouvant accueillir tant les couples dont les enfants ont quitté le foyer que les familles de divers groupes de revenus. Si l'administration de Metro conclut que le Scarborough Transportation Corridor n'est pas nécessaire, une part de ces terrains pourrait être libérée en vue de l'aménagement d'ensembles résidentiels de densité moyenne à forte.

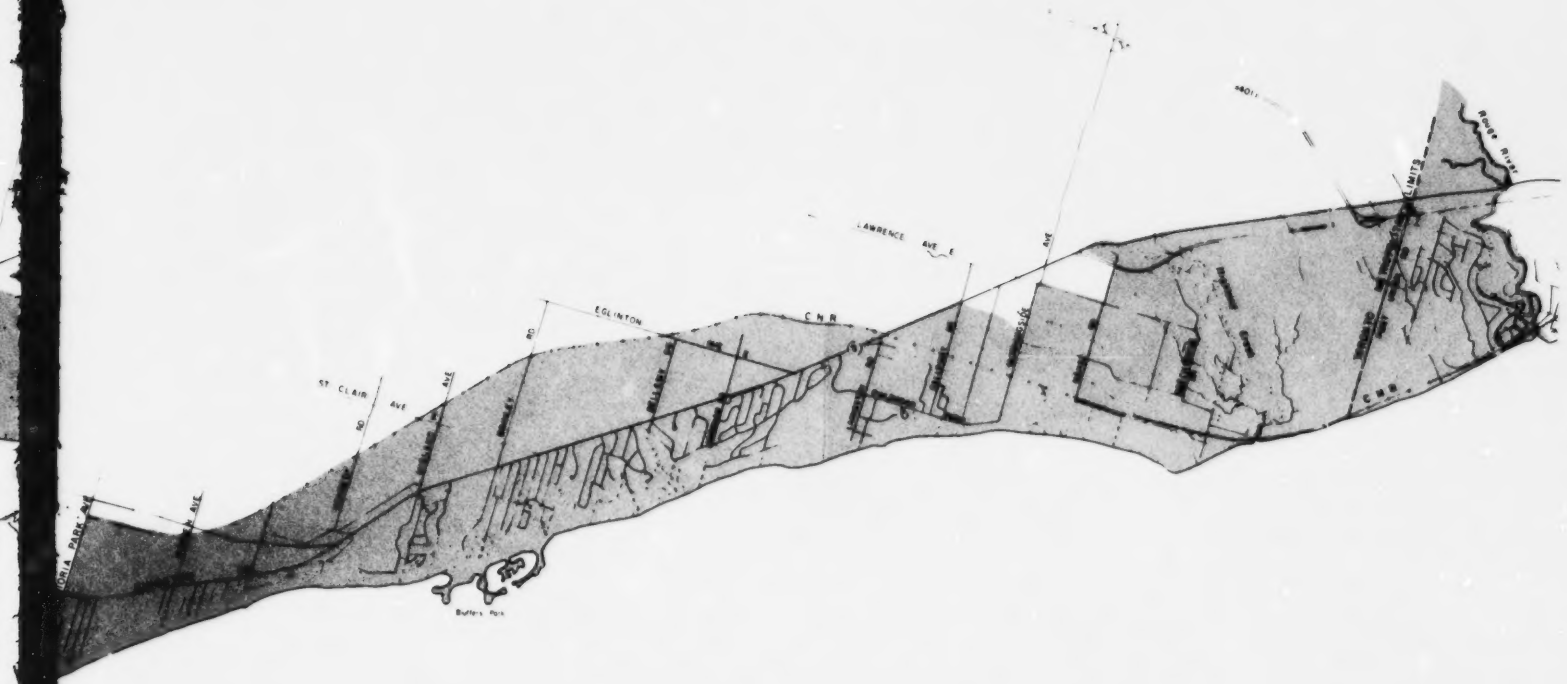
Le parc Guildwood de Metro Toronto offre la possibilité de répondre de façon plus intensive qu'actuellement aux besoins récréatifs, en ce qui concerne le secteur riverain, tant locaux que régionaux.

CONCLUSION

Le Groupe de travail a intitulé ce rapport Un secteur riverain habitable parce qu'il estime que seul un secteur riverain vivant, en raison de la présence de foyers et de résidents, répondra aux besoins de la collectivité en général et de ses citoyens. Autrement, il s'agit d'un secteur qui stagne et qui mérite de stagner. Nous espérons que ces travaux et nos recommandations seront utiles à la Commission royale et à tous les groupes, organismes, organisations et particuliers qui partagent nos préoccupations et intérêts.


QUEEN ELIZABETH WAY
HIGH PARK
BLOOR
QUEEN ST
KING ST
DUNDAS ST
DANFORTH AVE
ESGLINTON
LAWRENCE AVE E
C.N.R.
C.P.R.
TORONTO HARBOUR
LAKE ONTARIO

WATERFR



ONTARIO

N

WATERFRONT CENSUS TRACTS

Annexe 1: Population et parc immobilier du secteur riverain

Cette annexe comporte trois parties : la partie 1 décrit le processus utilisé pour définir le secteur riverain de Metro Toronto; la partie 2 consiste en un profil statistique de Metro Toronto, des trois municipalités riveraines et de la partie riveraine de chacune de celles-ci; la partie 3 est un résumé des définitions de Statistique Canada utilisées dans les profils.

1. Secteur riverain de Metro Toronto

La carte jointe montre les limites géographiques du secteur riverain de l'agglomération torontoise tel que nous l'avons décrit. Il ne s'agit clairement pas d'une démarche scientifique, mais nous avons fondé notre définition sur un jugement éclairé, en nous servant des règles empiriques suivantes :

- Les secteurs de recensement ne pouvaient pas être subdivisés; par conséquent, si une partie d'un secteur se trouvait à l'intérieur du secteur riverain et une autre à l'extérieur, nous avons dû prendre une décision de tout ou rien s'il fallait utiliser ce secteur donné.

- Dans la mesure du possible, nous avons respecté les limites des voisinages existants définies par les groupes communautaires et de contribuables.

- En général, nous avons exclu les secteurs de recensement s'étendant au-delà de la deuxième bande de secteurs de recensement depuis la rive.

- Nous avons inclus les voisinages qui sont fermement orientés vers la rive ou qui pourraient le devenir.

Nous nous sommes servis de ces règles empiriques comme guide général, mais elles n'ont pas réglé tous les problèmes. Les secteurs High Park, Swansea et South Kingsway de Toronto et le secteur adjacent Humberside à Etobicoke ont notamment présenté des difficultés : ils ont une forte orientation est-ouest, soit vers le plus grand parc de

Toronto, High Park, d'une superficie de 162 hectares (400 acres), soit vers la vallée de la rivière Humber. Nous les avons en définitive exclus du secteur riverain défini du point de vue des secteurs de recensement (et par conséquent de la population) désignés, mais nous les avons inclus lorsque nous avons examiné les mesures précises qui s'imposent pour renforcer les voisinages existants rapprochés.

Nous avons inclus dans notre délimitation du secteur riverain de Metro Toronto les secteurs de recensement suivants, par municipalité :

Etobicoke : 11 secteurs de recensement comprenant les suivants :

SR 200	SR 204	SR 207
SR 201	SR 205	SR 208
SR 202	SR 206.01	SR 210
SR 203	SR 206.02	

Toronto : 17 secteurs de recensement comprenant les suivants :

SR 001	SR 007.01	SR 020
SR 002	SR 007.02	SR 021
SR 003	SR 008	SR 022
SR 004	SR 012	SR 023
SR 005	SR 013	SR 024
SR 006	SR 017	

Scarborough : 17 secteurs de recensement comprenant les suivants :

SR 330	SR 335	SR 358.02
SR 331.01	SR 336	SR 360
SR 331.02	SR 337	SR 361.01
SR 332	SR 338	SR 361.02
SR 333	SR 339	SR 802
SR 334	SR 358.01	

2. *Profils statistiques*

Les profils statistiques ci-joints ont servi de fondement pour comparer Metro Toronto à son secteur riverain ainsi que chaque municipalité riveraine à son propre secteur riverain.

Chaque profil est un résumé de données statistiques tirées des recensements de 1981 et 1986, du Relevé des mises en chantier et des achèvements et de l'Enquête sur les logements locatifs de la SCHL et de renseignements provenant du Toronto Real Estate Board (TREB).

Les données choisies pour chaque municipalité et son secteur riverain ont été groupées sous les rubriques suivantes :

1. Population et parc immobilier
2. Caractéristiques des ménages et des familles de recensement
3. Caractéristiques du revenu de 1985
4. Caractéristiques démographiques
5. Taux d'inoccupation de logements locatifs
6. Mises en chantier et achèvements de maisons en rangée et d'immeubles d'habitation
7. Total des mises en chantiers - tous les types de logements
8. Prix de revente moyens du TREB

Nous avons obtenu de Statistique Canada des totalisations spéciales pour le secteur riverain de Metro Toronto faites à partir des données du recensement de 1986. Dans certains cas, les données du recensement de 1986 établies à l'échelon municipal n'étaient pas connues pour le secteur riverain, et vice versa. Par conséquent, les données ne sont pas toutes directement comparables entre les deux niveaux. Ce problème est attribuable surtout à la date de publication des résultats du recensement et, au fur et à mesure que des résultats supplémentaires sont publiés, l'on pourra combler la plupart des lacunes qui existent à l'échelon municipal. Il faudrait toutefois faire un autre ensemble de totalisations spéciales pour combler les lacunes touchant les secteurs riverains.

Les renseignements qui manquent actuellement dans les profils statistiques sont les suivants :

	Municipalité	Secteur riverain
Nombre moyen de personnes par pièce 1,1 ou plus		
Logements individuels non attenants	inc.	
Appartements dans un immeuble de 5 étage ou plus	inc.	
Tous les autres	inc.	
Soutien du ménage âgé de 65 ans ou plus	inc.	
Loyer brut moyen/paiements principaux (mensuels)		inc.
1. Ménages familiaux sans personnes supplémentaires Loyer brut/paiements principaux équivalant ou supérieur à 30 % du revenu du ménage		inc.
Tous les ménages privés dont le loyer brut/paiements principaux sont équivalents ou supérieurs à 30 % du revenu du ménage	inc.	
Fréquence d'un faible revenu (%)		
Toutes les familles économiques		inc.
Toutes les personnes seules		inc.
Total		inc.

Il convient aussi de signaler que les résultats du recensement de 1986 pour certaines variables clés (besoin de réfection, etc.) ne sont pas encore connus à l'échelle municipale ou du secteur riverain. Par ailleurs, le recensement de 1986 ne renfermait pas de questions au sujet de la nécessité d'effectuer des réfections. Les profils présentés sont par conséquent limités par l'information actuellement connue.

Profil municipal: Metro Toronto

1. POPULATION ET PARC IMMOBILIER (recensement de 1986)		
Population totale	2 192 721	
% de changement 1981-1986	2,6%	
Personnes âgées (55 ans et plus)	488 795	22,3%
Total des logements privés occupés	816 445	
Propriété	413 650	50,7%
Location	402 790	49,3%
Logements individuels non attenants	281 020	34,4%
Appartements dans un immeuble de 5 étages ou plus	280 485	34,4%
Tous les autres	254 940	31,2%
Logements selon la période de construction		
Avant 1946	180 200	22,1%
1946-1960	207 915	25,5%
1961-1970	204 700	25,1%
1971-1980	176 725	21,6%
1981-1986	46 900	5,7%
Nombre moyen de personnes par pièce 1,1 ou plus		
Logements individuels non attenants	inc.	inc.%
Appartements dans un immeuble de de 5 étages ou plus	inc.	inc.%
Tous les autres	inc.	inc.%

2. CARACTÉRISTIQUES DES MÉNAGES ET DES FAMILLES DE RECENSEMENT (recensement de 1986)		
Nombre total des ménages privés	816 440	
Ménages non familiaux	265 715	32,6%
1 famille de recensement	531 840	65,1%
2 familles de recensement ou plus	18 885	2,3%
Nombre moyen de personnes par ménage	2,6	
Familles de recensement dans des ménages privés	570 335	
Familles avec enfants à la maison	372 375	65,3%
Familles avec époux et épouse	287 555	77,2%
Familles monoparentales	84 820	22,8%
Nombre moyen de personnes par famille de recensement	3,0	

	Ménages unifamiliaux sans autres personnes			
	Locataires		Propriétaires	
Loyer brut moyen/principaux paiements (mensuels)	516 $		570 $	
Loyer brut/principaux paiements équivalents ou supérieurs à 30 % du revenu du ménage	46 450	11,5%	34 995	8,5%
Soutien du ménage âgé de plus de 65 ans	inc.	inc.%	inc.	inc.%

3. CARACTÉRISTIQUES DU REVENU DE 1985 (recensement de 1986)		
Fréquence de revenu faible (%)		1985
Toutes les familles économiques		13,1%
Toutes les personnes seules		33,8%
Total		16,4%
Revenu moyen des ménages privés	40 493 $	
% de changement 1980-1985	47,4%	
IPC tous les articles RMR de Toronto		
% de changement juin 1980 - juin 1985	44,8%	

4. CARACTÉRISTIQUES DÉMOGRAPHIQUES (recensement de 1986)

Statut de mobilité		
Personnes n'ayant pas déménagé au cours des 5 dernières années	1 142 670	56,0%
Personnes ayant déménagé au cours des 5 dernières années	899 535	44,0%
Non-migrants	548 860	61,0%
Migrants	350 670	39,0%
Personnes ayant immigré après 1966 en tant que % de la population totale		23,3%
Personnes âgées de 15 ans et plus		
En chômage		6,0%
Âgées de 15 à 24 ans		10,4%
Âgées de 25 ans ou plus		4,8%

5. TAUX DE LOGEMENTS LOCATIFS INOCCUPÉS (données de la SCHL) (dans des immeubles d'initiative privée zones 1 à 17)

Immeubles d'habitation de 6 logements ou plus
0,1 %, 303 logements inoccupés octobre 1988
0,1 % - 0,2 % depuis 3 ans

Immeubles d'habitation de 3-5 logements
0,5 %, 145 logements inoccupés octobre 1988
0,8 % - 1,5 % depuis 2 ans

Maisons en rangée
0,2 %, 13 logements inoccupés octobre 1988
0,2 % - 0,4 % depuis 2 ans

6. MISES EN CHANTIERS ET ACHÈVEMENTS DE MAISONS EN RANGÉE ET D'IMMEUBLES D'HABITATION (données de la SCHL)

Achèvements	**1981 - juin 1988**	
Propriété libre	1 577 logements	0,4%
Copropriété	14 688 logements	36,4%
Location-marché privé	8 260 logements	20,7%
Logement coopératif et à but non lucratif	15 507 logements	38,9%

Mises en chantier	**1987 - juin 1988**	
Propriété libre	159 logements	1,0%
Copropriété	11 864 logements	74,2%
Location-marché privé	1 200 logements	7,5%
Logement coopératif et à but non lucratif	2 757 logements	17,3%

7. TOTAL DES MISES EN CHANTIER DE LOGEMENTS DE TOUS TYPES (données de la SCHL)

	1987	
Propriété libre	1 885 logements	16,6%
Copropriété	6 894 logements	60,7%
Location-marché privé	856 logements	7,5%
Logement coopératif et à but non lucratif	1 729 logements	15,2%
Total	**11 364 logements**	

8. PRIX DE REVENTE MOYEN DU TORONTO REAL ESTATE BOARD (immeubles résidentiels seulement, tout le territoire visé par le Toronto Real Estate Board*)

	Prix moyen	**Variation sur 12 mois**
Octobre 1988	249 811 $	28,2%
Décembre 1987	195 239 $	19,9%
Décembre 1986	162 790 $	41,1%

* Il se peut que les zones ne correspondent pas aux limites exactes du secteur géographique.
Inc. : inconnu à la date de publication.

Profil de secteur: Voisinages riverains de Metro Toronto

1. POPULATION ET PARC IMMOBILIER (recensement de 1986)		
Population totale	169 744	
% de changement 1981-1986	4,8%	
Personnes âgées (55 ans et plus)	36 365	21,4%
Total des logements privés occupés	66 100	
Propriété	33 010	50,0%
Location	33 075	50,0%
Logements individuels non attenants	27 435	41,5%
Appartements dans un immeuble de 5 étage ou plus	18 260	27,6%
Tous les autres	20 430	30,9%
Logements selon la période de construction		
Avant 1946	17 550	26,6%
1946-1960	19 265	29,1%
1961-1970	14 800	22,4%
1971-1980	10 345	15,6%
1981-1986	4 135	6,3%
Nombre moyen de personnes par pièce 1,1 ou plus		
Logements individuels non attenants	185	0,7%
Appartements dans un immeuble de 5 étages ou plus	1 155	6,3%
Tous les autres	750	3,7%
Total	2 090	3,2%

2. CARACTÉRISTIQUES DES MÉNAGES ET DES FAMILLES DE RECENSEMENT (recensement de 1986)		
Nombre total des ménages privés	66 115	
Ménages non familiaux	22 545	34,1%
1 famille de recensement	41 565	64,4%
2 familles de recensement ou plus	1 010	1,5%
Nombre moyen de personnes par ménage	2.5	
Familles de recensement dans des ménages privés	44 600	
Familles avec enfants à la maison	28 385	63,6%
Familles avec époux et épouse	21 580	76,0%
Familles monoparentales	6 085	24,0%
Nombre moyen de personnes par famille de recensement	3,0	

	Tous les ménages privés			
	Locataires		Propriétaires	
Loyer brut moyen/principaux paiements (mensuels)	inc.$		inc.$	
Loyer brut/principaux paiements équivalents ou supérieurs à 30 % du revenu du ménage	10 760	32,8%	4 745	14,5%
Soutien du ménage âgé de plus de 65 ans	4 880	14,9%	6,420	19,6%

3. CARACTÉRISTIQUES DU REVENU DE 1985 (recensement de 1986)		
Frequence de revenu faible (%)		1985
Toutes les familles économiques		inc.%
Toutes les personnes seules		inc.%
Total		inc.%
Revenu moyen des ménages privés	38 017 $	
% de changement 1980-1985	inc.%	
IPC tous les articles RMR de Toronto		
% de changement juin 1980 - juin 1985	44,8%	

4. CARACTÉRISTIQUES DÉMOGRAPHIQUES (recensement de 1986)

Statut de mobilité		
Personnes n'ayant pas déménagé au cours des 5 dernières années	83,310	53,1%
Personnes ayant déménagé au cours des 5 dernières années	73 495	46,9%
Non-migrants	45 425	61,8%
Migrants	28 085	38,2%
Personnes ayant immigré après 1966 en tant que % de la population totale		16,7%
Personnes âgées de 15 ans et plus		
En chômage		6,2%
Âgées de 15 à 24 ans		10,8%
Âgées de 25 ans ou plus		5,1%

5. TAUX DE LOGEMENTS LOCATIFS INOCCUPÉS (données de la SCHL) (dans des immeubles d'initiative privée zones 1, 2, 4, 5, 10, et 12)

Immeubles d'habitation de 6 logements ou plus
0,2 %, 211 logements inoccupés octobre 1988
inc. % - inc. % depuis 3 ans

Immeubles d'habitation de 3-5 logements
2,1 %, 111 logements inoccupés octobre 1988
inc. % - inc. % depuis 2 ans

Maisons en rangée
1,3 %, 13 logements inoccupés octobre 1988
inc. % - inc. % depuis 2 ans

6. MISES EN CHANTIERS ET ACHÈVEMENTS DE MAISONS EN RANGÉE ET D'IMMEUBLES D'HABITATION (données de la SCHL)

Achèvements	1981 - juin 1988	
Propriété libre	157 logements	3,3%
Copropriété	1 568 logements	33,0%
Location-marché privé	1 342 logements	28,2%
Logement coopératif et à but non lucratif	1 689 logements	35,5%

Mises en chantier	1987 - juin 1988	
Propriété libre	0 logements	0,0%
Copropriété	2 508 logements	79,2%
Location-marché privé	232 logements	7,3%
Logement coopératif et à but non lucratif	429 logements	3,5%

7. TOTAL DES MISES EN CHANTIER DE LOGEMENTS DE TOUS TYPES (données de la SCHL)

	1987	
Propriété libre	inc. logements	inc.%
Copropriété	885 logements	inc.%
Location-marché privé	220 logements	inc.%
Logement coopératif et à but non lucratif	138 logements	inc.%
Total	inc. logements	

8. PRIX DE REVENTE MOYEN DU TORONTO REAL ESTATE BOARD (immeubles résidentiels seulement, zone W1, W6, C1, C8, E1, E2, E6, E8, E10*)

	Prix moyen	Variation sur 12 mois
Octobre 1988	241 108 $	30,6%
Décembre 1987	185 048 $	19,5%
Décembre 1986	154 845 $	37,6%

* Les limites des zones ne correspondent pas aux limites du secteur géographique.
inc. : inconnu à la date de publication.

Profil municipal: Ville de Toronto

1. POPULATION ET PARC IMMOBILIER (recensement de 1986)

Population totale	612 289	
% de changement 1981-1986	2,2%	
Personnes âgées (55 ans et plus)	131 590	21,5%
Total des logements privés occupés	253 155	
Propriété	100 080	39,5%
Location	153 075	60,5%
Logements individuels non attenants	46 325	18,3%
Appartements dans un immeuble de 5 étages ou plus	87 905	34,7%
Tous les autres	118 915	47,0%
Logements selon la période de construction		
Avant 1946	124 095	49,0%
1946-1960	41 150	16,3%
1961-1970	42 430	16,8%
1971-1980	32 725	12,9%
1981-1986	12 750	5,0%
Nombre moyen de personnes par pièce 1,1 ou plus		
Logements individuels non attenants	inc.	inc.%
Appartements dans un immeuble de 5 étages ou plus	inc.	inc.%
Tous les autres	inc.	inc.%

2. CARACTÉRISTIQUES DES MÉNAGES ET DES FAMILLES DE RECENSEMENT (recensement de 1986)

Nombre total des ménages privés	253 155	
Ménages non familiaux	119 790	47,3%
1 famille de recensement	127 985	50,6%
2 familles de recensement ou plus	5 380	2,1%
Nombre moyen de personnes par ménage	2,4	
Familles de recensement dans des ménages privés	139 025	
Familles avec enfants à la maison	86 380	62,1%
Familles avec époux et épouse	63 340	73,3%
Familles monoparentales	23 040	26,7%
Nombre moyen de personnes par famille de recensement	3,0	

	Ménages unifamiliaux sans autres personnes			
	Locataires		Propriétaires	
Loyer brut moyen/principaux paiements (mensuels)	549 $		634 $	
Loyer brut/principaux paiements équivalents ou supérieurs à 30 % du revenu du ménage	14 135	9,2%	8 765	8,8%
Soutien du ménage âgé de plus de 65 ans	inc.	inc.%	inc.	inc.%

3. CARACTÉRISTIQUES DU REVENU DE 1985 (recensement de 1986)

Fréquence de revenu faible (%)		1985
Toutes les familles économiques		16,5%
Toutes les personnes seules		33,2%
Total		21,5%
Revenu moyen des ménages privés	39 118 $	
% de changement 1980-1985	52,7%	
IPC tous les articles RMR de Toronto		
% de changement juin 1980 - juin 1985	44,8%	

4. CARACTÉRISTIQUES DÉMOGRAPHIQUES (recensement de 1986)

Statut de mobilité		
Personnes n'ayant pas déménagé au cours des 5 dernières années	287 935	50,3%
Personnes ayant déménagé au cours des 5 dernières années	284 500	49,7%
Non-migrants	170 105	59,8%
Migrants	114 400	40,2%
Personnes ayant immigré après 1966 en tant que % de la population totale		24,6%
Personnes âgées de 15 ans et plus		
En chômage		6,6%
Âgées de 15 à 24 ans		11,3%
Âgées de 25 ans ou plus		5,5%

5. TAUX DE LOGEMENTS LOCATIFS INOCCUPÉS (données de la SCHL) (dans des immeubles d'initiative privée zones 1 à 4)

Immeubles d'habitation de 6 logements ou plus
0,3 %, 216 logements inoccupés octobre 1988
inc. % - inc. % depuis 3 ans

Immeubles d'habitation de 3-5 logements
2,4 %, 135 logements inoccupés octobre 1988
inc. % - inc. % depuis 2 ans

Maisons en rangée
4,7 %, 12 logements inoccupés octobre 1988
inc. % - inc. % depuis 2 ans

6. MISES EN CHANTIERS ET ACHÈVEMENTS DE MAISONS EN RANGÉE ET D'IMMEUBLES D'HABITATION (données de la SCHL)

Achèvements	**1981 - juin 1988**	
Propriété libre	659 logements	3,7%
Copropriété	6 936 logements	39,4%
Location-marché privé	3 456 logements	19,6%
Logement coopératif et à but non lucratif	6 552 logements	37,2%

Mises en chantier	**1987 - juin 1988**	
Propriété libre	43 logements	0,7%
Copropriété	3 928 logements	63,2%
Location-marché privé	963 logements	15,5%
Logement coopératif et à but non lucratif	1 283 logements	20,6%

7. TOTAL DES MISES EN CHANTIER DE LOGEMENTS DE TOUS TYPES (données de la SCHL)

	1987	
Propriété libre	264 logements	7,4%
Copropriété	2 041 logements	57,2%
Location-marché privé	628 logements	17,6%
Logement coopératif et à but non lucratif	636 logements	17,8%
Total	**3 569 logements**	

8. PRIX DE REVENTE MOYEN DU TORONTO REAL ESTATE BOARD (immeubles résidentiels seulement)

	Prix moyen	Variation sur 12 mois
Octobre 1988	inc. $	inc.%
Décembre 1987	inc. $	inc.%
Décembre 1986	inc. $	inc.%

* Les limites des zones ne correspondent pas aux limites du secteur géographique.
inc. : inconnu à la date de publication.

Profil de secteur: Voisinages riverains de Toronto

1. POPULATION ET PARC IMMOBILIER (recensement de 1986)

Population totale		46 505	
% de changement 1981-1986	10,8%		
Personnes âgées (55 ans et plus)		8 870	19,1%
Total des logements privés occupés		20 765	
Propriété		6 320	30,5%
Location		14 430	69,5%
Logements individuels non attenants		3 250	15,6%
Appartements dans un immeuble de 5 étages ou plus		8 385	40,4%
Tous les autres		9 140	44,0%
Logements selon la période de construction			
Avant 1946		8 990	43,3%
1946-1960		3 955	19,1%
1961-1970		2 885	13,9%
1971-1980		3 075	14,8%
1981-1986		1 840	8,9%
Nombre moyen de personnes par pièce 1,1 ou plus			
Logements individuels non attenants		30	0,9%
Appartements dans un immeuble de 5 étages ou plus		855	10,2%
Tous les autres		280	3,1%
Total		1 165	5,6%

2. CARACTÉRISTIQUES DES MÉNAGES ET DES FAMILLES DE RECENSEMENT (recensement de 1986)

Nombre total des ménages privés		20 750	
Ménages non familiaux		10 120	48,8%
1 famille de recensement		10 455	50,4%
2 familles de recensement ou plus		170	0,8%
Nombre moyen de personnes par ménage		2,2	
Familles de recensement dans des ménages privés		10 810	
Familles avec enfants à la maison		6 350	
Familles avec époux et épouse		4 225	66,5%
Familles monoparentales		2 125	33,5%
Nombre moyen de personnes par famille de recensement		2,8	

	Tous les ménages privés			
	Locataires		Propriétaires	
Loyer brut moyen/principaux paiements (mensuels)	inc.$		inc.$	
Loyer brut/principaux paiements équivalents ou supérieurs à 30 % du revenu du ménage	5 180	36,2%	1 170	18,6%
Soutien du ménage âgé de plus de 65 ans	1 445	10,1%	1 330	21,3%

3. CARACTÉRISTIQUES DU REVENU DE 1985 (recensement de 1986)

			1985
Fréquence de revenu faible (%)			
Toutes les familles économiques			inc.%
Toutes les personnes seules			inc.%
Total			inc.%
Revenu moyen des ménages privés		34 410 $	
% de changement 1980-1985	inc.%		
IPC tous les articles RMR de Toronto			
% de changement juin 1980 - juin 1985	44,8%		

4. CARACTÉRISTIQUES DÉMOGRAPHIQUES (recensement de 1986)

Statut de mobilité		
Personnes n'ayant pas déménagé au cours des 5 dernières années	17 950	41,9%
Personnes ayant déménagé au cours des 5 dernières années	24 850	58,1%
Non-migrants	13 835	55,7%
Migrants	11 030	44,4%
Personnes ayant immigré après 1966 en tant que % de la population totale		23,2%
Personnes âgées de 15 ans et plus		
En chômage		7,1%
Âgées de 15 à 24 ans		10,2%
Âgées de 25 ans ou plus		6,4%

5. TAUX DE LOGEMENTS LOCATIFS INOCCUPÉS (données de la SCHL) (dans des immeubles d'initiative privée zones 1, 2 et 4*)

Immeubles d'habitation de 6 logements ou plus
0,3 %, 180 logements inoccupés octobre 1988
inc. % - inc. % depuis 3 ans

Immeubles d'habitation de 3-5 logements
2,8 %, 111 logements inoccupés octobre 1988
inc. % - inc. % depuis 2 ans

Maisons en rangée
6,3 %, 12 logements inoccupés octobre 1988
inc. % - inc. % depuis 2 ans

6. MISES EN CHANTIERS ET ACHÈVEMENTS DE MAISONS EN RANGÉE ET D'IMMEUBLES D'HABITATION (données de la SCHL)

Achèvements	**1981 - juin 1988**	
Propriété libre	136 logements	3,6%
Copropriété	1 382 logements	36,6%
Location-marché privé	1 133 logements	30,0%
Logement coopératif et à but non lucratif	1 128 logements	29,8%

Mises en chantier	**1987 - juin 1988**	
Propriété libre	0 logements	0,0%
Copropriété	1 740 logements	78,2%
Location-marché privé	228 logements	10,2%
Logement coopératif et à but non lucratif	257 logements	11,6%

7. TOTAL DES MISES EN CHANTIER DE LOGEMENTS DE TOUS TYPES (données de la SCHL)

	1987	
Propriété libre	inc. logements	inc.%
Copropriété	585 logements	inc.%
Location-marché privé	216 logements	inc.%
Logement coopératif et à but non lucratif	138 logements	inc.%
Total	**inc. logements**	

8. PRIX DE REVENTE MOYEN DU TORONTO REAL ESTATE BOARD (immeubles résidentiels seulement, zone W1, C1, C8, E1 et E2*)

	Prix moyen	**Variation sur 12 mois**
Octobre 1988	259 702 $	35,3%
Décembre 1987	198 878 $	23,3%
Décembre 1986	161 263 $	39,9%

* Les limites des zones ne correspondent pas aux limites du secteur géographique.
inc. : inconnu à la date de publication.

Profil municipal: Ville d'Etobicoke

1. POPULATION ET PARC IMMOBILIER (recensement de 1986)		
Population totale	302 973	
% de changement 1981-1986	1,4%	
Personnes âgées (55 ans et plus)	76 660	25,3%
Total des logements privés occupés	110 585	
Propriété	65 110	58,9%
Location	45 480	41,1%
Logements individuels non attenants	54 020	48,9%
Appartements dans un immeuble de 5 étages ou plus	34 705	31,4%
Tous les autres	21 860	19,7%
Logements selon la période de construction		
Avant 1946	10 510	9,5%
1946-1960	38 330	34,6%
1961-1970	31 590	28,6%
1971-1980	24 790	22,4%
1981-1986	5 370	4,9%
Nombre moyen de personnes par pièce		
1,1 ou plus		
Logements individuels non attenants	inc.	inc.%
Appartements dans un immeuble de 5 étages ou plus	inc.	inc.%
Tous les autres	inc.	inc.%

2. CARACTÉRISTIQUES DES MÉNAGES ET DES FAMILLES DE RECENSEMENT (recensement de 1986)		
Nombre total des ménages privés	110 585	
Ménages non familiaux	28 125	25,4%
1 famille de recensement	80 095	72,4%
2 familles de recensement ou plus	2 365	2,2%
Nombre moyen de personnes par ménage	2,7	
Familles de recensement dans des ménages privés	84 900	
Familles avec enfants à la maison	53 700	63,3%
Familles avec époux et épouse	42,330	78,8%
Familles monoparentales	11 370	21,2%
Nombre moyen de personnes par famille de recensement	3,0	

	Ménages unifamiliaux sans autres personnes			
	Locataires		Propriétaires	
Loyer brut moyen/principaux paiements (mensuels)	513 $		537 $	
Loyer brut/principaux paiements équivalents ou supérieurs à 30 % du revenu du ménage	5 120	11,3%	4 455	6,8%
Soutien du ménage âgé de plus de 65 ans	inc.	inc.%	inc.	inc.%

3. CARACTÉRISTIQUES DU REVENU DE 1985 (recensement de 1986)		
Fréquence de revenu faible (%)		1985
Toutes les familles économiques		9,6%
Toutes les personnes seules		28,9%
Total		12,0%
Revenu moyen des ménages privés	44 058 $	
% de changement 1980-1985	45,1%	
IPC tous les articles RMR de Toronto		
% de changement juin 1980 - juin 1985	44,8%	

4. CARACTÉRISTIQUES DÉMOGRAPHIQUES (recensement de 1986)

Statut de mobilité		
Personnes n'ayant pas déménagé au cours des 5 dernières années	174 560	61,6%
Personnes ayant déménagé au cours des 5 dernières années	108 965	38,4%
Non-migrants	66 025	60,6%
Migrants	42 945	39,4%
Personnes ayant immigré après 1966 en tant que % de la population totale		17,3%
Personnes âgées de 15 ans et plus		
En chômage		5,2%
Âgées de 15 à 24 ans		9,4%
Âgées de 25 ans ou plus		4,1%

5. TAUX DE LOGEMENTS LOCATIFS INOCCUPÉS (données de la SCHL) (dans des immeubles d'initiative privée zones 5 à 7)

Immeubles d'habitation de 6 logements ou plus
0,1%, 21 logements inoccupés octobre 1988
0,0% - 0,2% depuis 3 ans

Immeubles d'habitation de 3-5 logements
0,2%, 2 logements inoccupés octobre 1988
0,2% - 2,9% depuis 2 ans

Maisons en rangée
0,0%, 0 logements inoccupés octobre 1988
0,0% - 0,0% depuis 2 ans

6. MISES EN CHANTIERS ET ACHÈVEMENTS DE MAISONS EN RANGÉE ET D'IMMEUBLES D'HABITATION (données de la SCHL)

Achèvements	**1981 - juin 1988**	
Propriété libre	85 logements	2,5%
Copropriété	913 logements	26,9%
Location-marché privé	1 027 logements	30,3%
Logement coopératif et à but non lucratif	1 365 logements	40,3%

Mises en chantier	**1987 - juin 1988**	
Propriété libre	79 logements	3,6%
Copropriété	1 942 logements	88,4%
Location-marché privé	4 logements	0,2%
Logement coopératif et à but non lucratif	172 logements	7,8%

7. TOTAL DES MISES EN CHANTIER DE LOGEMENTS DE TOUS TYPES (données de la SCHL)

	1987	
Propriété libre	219 logements	18,2%
Copropriété	980 logements	81,5%
Location-marché privé	4 logements	0,3%
Logement coopératif et à but non lucratif	0 logements	0,0%
Total	**1 203 logements**	

8. PRIX DE REVENTE MOYEN DU TORONTO REAL ESTATE BOARD (immeubles résidentiels seulement)

	Prix moyen	Variation sur 12 mois
Octobre 1988	inc. $	inc.%
Décembre 1987	inc. $	inc.%
Décembre 1986	inc. $	inc.%

* Il se peut que les zones ne correspondent pas aux limites exactes du secteur géographique.
inc. : inconnu à la date de publication.

Profil de secteur: Voisinages riverains d'Etobicoke

1. POPULATION ET PARC IMMOBILIER (recensement de 1986)			
Population totale		35 519	
% de changement 1981-1986	0,7%		
Personnes âgées (55 ans et plus)		8 120	22,9%
Total des logements privés occupés		14 960	
Propriété		6 415	42,9%
Location		8 545	57,1%
Logements individuels non attenants		5 535	37,0%
Appartements dans un immeuble de 5 étages ou plus		2 800	18,7%
Tous les autres		6 625	44,3%
Logements selon la période de construction			
Avant 1946		4 755	31,8%
1946-1960		5 575	37,3%
1961-1970		2 655	17,7%
1971-1980		1 590	10,6%
1981-1986		390	2,6%
Nombre moyen de personnes par pièce 1,1 ou plus			
Logements individuels non attenants		65	1,2%
Appartements dans un immeuble de 5 étages ou plus		20	0,7%
Tous les autres		400	6,1%
Total		**485**	**3,2%**

2. CARACTÉRISTIQUES DES MÉNAGES ET DES FAMILLES DE RECENSEMENT (recensement de 1986)		
Nombre total des ménages privés	14 980	
Ménages non familiaux	5 650	37,7%
1 famille de recensement	9 145	61,0%
2 familles de recensement ou plus	195	1,3%
Nombre moyen de personnes par ménage	2,3	
Familles de recensement dans des ménages privés	9 525	
Familles avec enfants à la maison	5 590	58,7%
Familles avec époux et épouse	4 040	72,3%
Familles monoparentales	1 550	27,7%
Nombre moyen de personnes par famille de recensement	2,8	

	Tous les ménages privés			
	Locataires		Propriétaires	
Loyer brut moyen/principaux paiements (mensuels)	inc. $		inc. $	
Loyer brut/principaux paiements équivalents ou supérieurs à 30 % du revenu du ménage	2 600	30,6%	1 100	17,2%
Soutien du ménage âgé de plus de 65 ans	1 265	14,9%	1 615	25,3%

3. CARACTÉRISTIQUES DU REVENU DE 1985 (recensement de 1986)			
Fréquence de revenu faible (%)			1985
Toutes les familles économiques			inc.%
Toutes les personnes seules			inc.%
Total			**inc.%**
Revenu moyen des ménages privés		32 343 $	
% de changement 1980-1985	inc.%		
IPC tous les articles RMR de Toronto			
% de changement juin 1980 - juin 1985	44,8%		

4. CARACTÉRISTIQUES DÉMOGRAPHIQUES (recensement de 1986)

Statut de mobilité		
Personnes n'ayant pas déménagé au cours des 5 dernières années	17 435	53,0%
Personnes ayant déménagé au cours des 5 dernières années	15 485	47,0%
Non-migrants	9 410	60,8%
Migrants	6 075	39,2%
Personnes ayant immigré après 1966 en tant que % de la population totale		16,0%
Personnes âgées de 15 ans et plus		
En chômage		6,1%
Agées de 15 à 24 ans		9,9%
Agées de 25 ans ou plus		5,2%

5. TAUX DE LOGEMENTS LOCATIFS INOCCUPÉS (données de la SCHL) (dans des immeubles d'initiative privée zones 5*)

Immeubles d'habitation de 6 logements ou plus
0,1%, 10 logements inoccupés octobre 1988
0,0% - 0,4% depuis 3 ans

Immeubles d'habitation de 3-5 logements
0,0%, 0 logements inoccupés octobre 1988
0,0% - 3,3% depuis 2 ans

Maisons en rangée
0,0%, 0 logements inoccupés octobre 1988
0,0% - 0,0% depuis 2 ans

6. MISES EN CHANTIERS ET ACHÈVEMENTS DE MAISONS EN RANGÉE ET D'IMMEUBLES D'HABITATION (données de la SCHL)

Achèvements	**1981 - juin 1988**	
Propriété libre	0 logements	0,0%
Copropriété	175 logements	46,2%
Location-marché privé	4 logements	1,0%
Logement coopératif et à but non lucratif	200 logements	52,8%

Mises en chantier	**1987 - juin 1988**	
Propriété libre	0 logements	0,0%
Copropriété	564 logements	76,2%
Location-marché privé	4 logements	0,5%
Logement coopératif et à but non lucratif	172 logements	23,2%

7. TOTAL DES MISES EN CHANTIER DE LOGEMENTS DE TOUS TYPES (données de la SCHL)

	1987	
Propriété libre	inc. logements	inc.%
Copropriété	300 logements	inc.%
Location-marché privé	4 logements	inc.%
Logement coopératif et à but non lucratif	0 logements	inc.%
Total	**inc. logements**	

8. PRIX DE REVENTE MOYEN DU TORONTO REAL ESTATE BOARD (immeubles résidentiels seulement, zone W6*)

	Prix moyen	**Variation sur 12 mois**
Octobre 1988	212 833 $	23,5%
Décembre 1987	157 293 $	15,9%
Décembre 1986	135 676 $	18,7%

* Les limites des zones ne correspondent pas aux limites exactes du secteur géographique.
inc. : inconnu à la date de publication.

Profil municipal: Ville de Scarborough

1. POPULATION ET PARC IMMOBILIER (recensement de 1986)			
Population totale		484 676	
% de changement 1981-1986	9,3%		
Personnes âgées (55 ans et plus)		91 990	19,0%
Total des logements privés occupés		160 175	
Propriété		99 725	62,3%
Location		60 445	37,7%
Logements individuels non attenants		78,400	49,0%
Appartements dans un immeuble de 5 étages ou plus		50 350	31,4%
Tous les autres		31 420	19,6%
Logements selon la période de construction			
Avant 1946		6,665	4,2%
1946-1960		44 040	27,5%
1961-1970		37 595	23,5%
1971-1980		54 660	34,1%
1981-1986		17 205	10,7%
Nombre moyen de personnes par pièce			
1,1 ou plus			
Logements individuels non attenants		inc.	inc.%
Appartements dans un immeuble de 5 étages ou plus		inc.	inc.%
Tous les autres		inc.	inc.%

2. CARACTÉRISTIQUES DES MÉNAGES ET DES FAMILLES DE RECENSEMENT (recensement de 1986)		
Nombre total des ménages privés	160 170	
Ménages non familiaux	32 240	20,1%
1 famille de recensement	123 235	77,0%
2 familles de recensement ou plus	4 695	2,9%
Nombre moyen de personnes par ménage	3,0	
Familles de recensement dans des ménages privés	132 780	
Familles avec enfants à la maison	93 640	70,5%
Familles avec époux et épouse	74 380	70,4%
Familles monoparentales	19 260	20,6%
Nombre moyen de personnes par famille de recensement	3,2	

	Ménages unifamiliaux sans autres personnes			
	Locataires		Propriétaires	
Loyer brut moyen/principaux paiements (mensuels)	500 $		602 $	
Loyer brut/principaux paiements équivalents ou supérieurs à 30 % du revenu du ménage	8 790	14,5%	9 560	9,6%
Soutien du ménage âgé de plus de 65 ans	inc.	inc.%	inc.	inc.%

3. CARACTÉRISTIQUES DU REVENU DE 1985 (recensement de 1986)		
Fréquence de revenu faible (%)		1985
Toutes les familles économiques		11,7%
Toutes les personnes seules		35,3%
Total		13,5%
Revenu moyen des ménages privés	41 010 $	
% de changement 1980-1985	45,9%	
IPC tous les articles RMR de Toronto		
% de changement juin 1980 - juin 1985	44,8%	

4. CARACTÉRISTIQUES DÉMOGRAPHIQUES (recensement de 1986)

Statut de mobilité		
Personnes n'ayant pas déménagé au cours des 5 dernières années	241 655	54,1%
Personnes ayant déménagé au cours des 5 dernières années	204 825	45,9%
Non-migrants	129 780	63,4%
Migrants	75 045	36,6%
Personnes ayant immigré après 1966 en tant que % de la population totale		24,2%
Personnes âgées de 15 ans et plus En chômage		
Âgées de 15 à 24 ans		5,6%
Âgées de 25 ans ou plus		10,4%
		4,3%

5. TAUX DE LOGEMENTS LOCATIFS INOCCUPÉS (données de la SCHL) (dans des immeubles d'initiative privée zones 10 à 12)

Immeubles d'habitation de 6 logements ou plus
0,1%, 22 logements inoccupés octobre 1988
0,0% - 0,1% depuis 3 ans

Immeubles d'habitation de 3-5 logements
0,0%, 0 logements inoccupés octobre 1988
0,0% - 0,8% depuis 2 ans

Maisons en rangée
0,1%, 1 logements inoccupés octobre 1988
0,0% - 0,1% depuis 2 ans

6. MISES EN CHANTIERS ET ACHÈVEMENTS DE MAISONS EN RANGÉE ET D'IMMEUBLES D'HABITATION (données de la SCHL)

Achèvements	**1981 - juin 1988**	
Propriété libre	738 logements	8,8%
Copropriété	2 668 logements	31,7%
Location-marché privé	1 947 logements	23,1%
Logement coopératif et à but non lucratif	3 065 logements	36,4%

Mises en chantier	**1987 - juin 1988**	
Propriété libre	37 logements	1,1%
Copropriété	2 425 logements	75,2%
Location-marché privé	224 logements	6,9%
Logement coopératif et à but non lucratif	538 logements	16,7%

7. TOTAL DES MISES EN CHANTIER DE LOGEMENTS DE TOUS TYPES (données de la SCHL)

	1987	
Propriété libre	959 logements	33,9%
Copropriété	1 233 logements	43,6%
Location-marché privé	224 logements	7,9%
Logement coopératif et à but non lucratif	412 logements	14,6%
Total	**2 828 logements**	

8. PRIX DE REVENTE MOYEN DU TORONTO REAL ESTATE BOARD (immeubles résidentiels seulement)

	Prix moyen	Variation sur 12 mois
Octobre 1988	inc. $	inc.%
Décembre 1987	inc. $	inc.%
Décembre 1986	inc. $	inc.%

* Il se peut que les zones ne correspondent pas aux limites exactes du secteur géographique.
inc. : inconnu à la date de publication.

Profil de secteur: Voisinages riverains de Scarborough

1. POPULATION ET PARC DOMICILIER (recensement de 1986)

Population totale		87 720	
% de changement 1981-1986	3,5%		
Personnes âgées (55 ans et plus)		19 375	22,1%
Total des logements privés occupés		30 375	
Propriété		20 275	66,8%
Location		10 100	33,2%
Logements individuels non attenants		18 650	61,4%
Appartements dans un immeuble de 5 étages ou plus		7 075	23,3%
Tous les autres		4 665	15,3%
Logements selon la période de construction			
Avant 1946		3 805	12,5%
1946-1960		9 735	32,0%
1961-1970		9 260	30,5%
1971-1980		5 680	18,7%
1981-1986		1 905	6,3%
Nombre moyen de personnes par pièce			
1,1 ou plus			
Logements individuels non attenants		90	0,5%
Appartements dans un immeuble de 5 étages ou plus		280	4,0%
Tous les autres		70	1,5%
Total		440	1,5%

2. CARACTÉRISTIQUES DES MÉNAGES ET DES FAMILLES DE RECENSEMENT (recensement de 1986)

Nombre total des ménages privés		30 385	
Ménages non familiaux		6 776	22,3%
1 famille de recensement		22 965	75,6%
2 familles de recensement ou plus		645	2,1%
Nombre moyen de personnes par ménage		2,8	
Familles de recensement dans des ménages privés		24 265	
Familles avec enfants à la maison		16 445	67,8%
Familles avec époux et épouse		13 315	81,0%
Familles monoparentales		3 130	19,0%
Nombre moyen de personnes par famille de recensement		3,1	

	Tous les ménages privés			
	Locataires		Propriétaires	
Loyer brut moyen/principaux paiements (mensuels)	inc. $		inc. $	
Loyer brut/principaux paiements équivalents ou supérieure à 30 % du revenu du ménage	2 980	29,7%	2 475	12,3%
Soutien du ménage âgé de plus de 65 ans	2 170.	21,6%	3 475	17,2%

3. CARACTÉRISTIQUES DU REVENU DE 1985 (recensement de 1986)

Fréquence de revenu faible (%)			1985
Toutes les familles économiques			inc.%
Toutes les personnes seules			inc.%
Total			inc.%
Revenu moyen des ménages privés		43 274 $	
% de changement 1980-1985	inc.%		
IPC tous les articles RMR de Toronto			
% de changement juin 1980 - juin 1985	44,8%		

4. CARACTÉRISTIQUES DÉMOGRAPHIQUES (recensement de 1986)

Statut de mobilité		
Personnes n'ayant pas déménagé au cours des 5 dernières années	47,925	59,1%
Personnes ayant déménagé au cours des 5 dernières années	33 160	40,9%
Non-migrants	22 180	66,9%
Migrants	10 980	33,1%
Personnes ayant immigré après 1966 en tant que % de la population totale		13,5%
Personnes âgées de 15 ans et plus		
En chômage		5,8%
Agées de 15 à 24 ans		11,4%
Agées de 25 ans ou plus		4,3%

5. TAUX DE LOGEMENTS LOCATIFS INOCCUPÉS (données de la SCHL) (dans des immeubles d'initiative privée zones 10 à 12*)

Immeubles d'habitation de 6 logements ou plus
0,1%, 21 logements inoccupés octobre 1988
inc.% - inc.% depuis 3 ans

Immeubles d'habitation de 3-5 logements
0,0%, 0 logements inoccupés octobre 1988
inc.% - inc.% depuis 2 ans

Maisons en rangée
0,1%, 1 logements inoccupés octobre 1988
inc.% - inc.% depuis 2 ans

6. MISES EN CHANTIERS ET ACHÈVEMENTS DE MAISONS EN RANGÉE ET D'IMMEUBLES D'HABITATION (données de la SCHL)

Achèvements	1981 - juin 1988	
Propriété libre	21 logements	3,5%
Copropriété	11 logements	0,2%
Location-marché privé	205 logements	34,3%
Logement coopératif et à but non lucratif	361 logements	60,0%

Mises en chantier	1987 - juin 1988	
Propriété libre	0 logements	0,0%
Copropriété	204 logements	100%
Location-marché privé	0 logements	0,0%
Logement coopératif et à but non lucratif	0 logements	0,0%

7. TOTAL DES MISES EN CHANTIER DE LOGEMENTS DE TOUS TYPES (données de la SCHL)

	1987	
Propriété libre	inc. logements	inc.%
Copropriété	0 logements	inc.%
Location-marché privé	0 logements	inc.%
Logement coopératif et à but non lucratif	0 logements	inc.%
Total	inc. logements	

8. PRIX DE REVENTE MOYEN DU TORONTO REAL ESTATE BOARD (immeubles résidentiels seulement, zones E6, E8 et E10*)

	Prix moyen	Variation sur 12 mois
Octobre 1988	225 268 $	26,2%
Décembre 1987	171 715 $	16,5%
Décembre 1986	147 453 $	39,5%

* Les limites des zones ne correspondent pas aux limites exactes du secteur géographique.
inc. : inconnu à la date de publication.

3. *Définitions de Statistique Canada*

Cette partie renferme une liste alphabétique des principaux termes utilisés dans les profils de statistiques et leurs définitions. On trouvera dans la publication de Statistique Canada intitulée Dictionnaire du recensement 1986, nº de catalogue 99-101F une liste complète des expressions et définitions de Statistique Canada.

Famille de recensement

La famille de recensement désigne un époux et une épouse (avec ou sans enfants jamais mariés, peu importe leur âge) ou un parent seul (peut importe son état matrimonial) avec un ou plusieurs enfants jamais mariés (quel que soit leur âge) vivant dans le même logement. Au fins du recensement, les personnes vivant en union libre sont considérées comme "actuellement mariées", peut importe leur état matrimonial légal; elles figurent donc comme une famille époux-épouse dans la plupart des tableaux sur la famille de recensement.

Situation de la famille de recensement

Le statut de la famille de recensement désigne le classement de la population en personnes faisant partie d'une famille et en personnes hors famille. Les personnes faisant partie d'une famille sont les membres d'un ménage qui font partie d'une famille de recensement. Ces personnes sont classées comme suit :

L'époux et l'épouse sont les personnes qui habitent le même logement en tant que conjoints. Les personnes vivant en union libre sont considérées, aux fins du recensement, comme actuellement mariées, quel que soit leur état matrimonial légal et elles figurent comme des famillesépoux-épouse dans la plupart des tableaux publiés.

Un parent seul désigne une mère ou un père, sans conjoint, qui habite un logement avec un ou plusieurs enfants qui n'ont jamais été mariés.

Un enfant désigne des fils et filles (y compris les enfants adoptés et les enfants d'un autre lit) qui ne se sont jamais mariés, peu importe leur âge, et qui vivent dans le même logement que leurs parents. Les fils et les filles qui se sont déjà mariés, peu importe leur état matrimonial au moment du recensement, ne sont pas considérés comme des membres de la famille de leurs parents, même s'ils vivent dans le même logement.

Les personnes hors famille sont les membres d'un ménage qui ne font pas partie d'une famille de recensement. Ils peuvent être apparentés à la personne repère du ménage, la Personne 1 (par ex., beau-frère, cousine ou grand-père) ou non apparentés (par ex., chambreur, compagne d'appartement ou employé). Les personnes qui vivent seules sont toujours considérées comme des personnes hors famille.

Région métropolitaine de recensement (RMR)

Concept et critères généraux

Le concept général de région métropolitaine de recensement (RMR) s'applique à un noyau urbanisé très important ainsi qu'aux régions urbaines et rurales hautement intégrées à ce noyau sur le plan économique et social.

Le terme RMR désigne la principale zone du marché du travail d'une région urbaine (noyau urbanisé) comptant 100 000 habitants ou plus, d'après les chiffres de population du recensement précédent. Lorsqu'une région devient une RMR, elle continue de faire partie du programme même si, ultérieurement, elle subit une baisse de population.

Chaque RMR est constituée d'une subdivision de recensement (SDR) ou plus répondant à au moins un des critères suivants :

1. la SDR se trouve entièrement ou en partie dans le noyau urbanisé;

2. au moins 50 p. 100 de la population active occupée demeurant dans la SDR travaille dans le noyau urbanisé;

3. au moins 25 p. 100 de la population active occupée travaillant dans la SDR demeure dans le noyau urbanisé.

Subdivision de recensement (SDR)

La SDR est un terme général qui s'applique aux municipalités.

Logement

Un logement est un ensemble de pièces d'habitation qu'une personne ou un groupe de personnes habitent ou pourraient habiter.

Logement collectif

Cette expression désigne une institution ou établissement commercial ou communautaire qui s'affiche comme tel ou que le recenseur peut identifier comme tel en s'adressant à la personne qui en a la charge, à un résident, à un voisin, etc. Sont inclus dans cette catégorie les pensions et maisons de chambres, les hôtels, les motels, les maison de chambres pour touristes, les maison de repos, les hôpitaux, les résidences de personnel, les casernes de camps militaires, les camps de chantier, les prisons, les centres d'accueil, les foyers collectifs, etc. Il peut s'agir d'un logement occupé par des résidents habituels ou uniquement par des résidents étrangers et (ou) temporaires.

Logement privé occupé

Logement privé occupé de façon permanente par une personne ou un groupe de personnes. Sont également inclus dans cette catégorie les logements privés dont les résidents habituels sont temporairement absents le jour du recensement. Sauf indication contraire, toutes les données présentées dans les publications sur le logement se rapportent aux logements privés occupés et non à des logements privés inoccupés ou à des logements occupés par des résidents étrangers et (ou) temporaires.

Logement privé

Cela désigne un ensemble distinct de pièces d'habitation ayant une entrée privée donnant sur l'extérieur ou sur un corridor ou un escalier commun à l'intérieur, c'est-à-dire que l'entrée doit donner accès au logement sans qu'on ait à passer par les pièces d'habitation de quelqu'un d'autre.

Famille économique

Une famille économique est un groupe de deux personnes ou plus qui vivent dans un même logement et qui sont apparentées par le sang, par alliance ou par adoption. Les personnes qui vivent en union libre sont considérées, aux fins du recensement, comme actuellement mariées, quel que soit leur état matrimonial légal; elles figurent donc comme des couples mariés dans les tableaux sur les familles économiques.

Pour former une famille économique, les membres d'un ménage doivent être apparentés par le sang, par alliance ou par adoption, tandis que pour former une famille de recensement, les membres d'une famille doivent avoir des liens conjugaux (époux-épouse) ou des liens de filiation (parent et enfant jamais marié). Par conséquent, la famille économique peut comprendre un plus grand nombre de personnes que la famille de recensement.

Par exemple, une veuve vivant avec son fils et sa bru est considérée comme une personne hors famille, selon la définition de famille de recensement, mais fait partie de la famille économique incluant son fils et sa bru.

Deux familles apparentées, ou plus, vivant ensemble constituent également une famille économique (par exemple, un homme et son épouse vivant avec leur fils et leur bru); deux ou plusieurs frères ou soeurs vivant ensemble forment une famille économique, mais non une famille de recensement puisqu'ils ne répondent pas à la définition de cette dernière.

Situation des particuliers dans la famille économique

La situation de famille économique est une façon de classer les personnes selon qu'elles font partie ou non à une famille économique.

Les membres d'une famille économique désignent les membres d'un ménage qui font partie d'une famille économique.

Les personnes seules désignent les membres d'un ménage qui ne font pas partie d'une famille économique. Une personne vivant seule dans un logement est toujours classée comme une personne seule.

Soutien du ménage

Le soutien du ménage est la ou les personnes qui, dans le ménage, paient le loyer, le prêt hypothécaire, les impôts, les comptes d'électricité, etc. s'appliquant au logement. Si le ménage ne compte pas une personne de ce genre, on attribue la fonction de soutien du ménage à la personne 1.

Ménage privé

Cette expression s'applique à une personne ou à un groupe de personnes (autres que des résidents étrangers) qui occupe un logement privé et qui n'a pas une place de résidence habituelle ailleurs au Canada. Le nombre de ménages privés est égal au nombre de logements privés occupés.

Genre de ménage

Répartition fondamentale des ménages privés en ménages familiaux et en ménages non familiaux. Un ménage familial est un ménage qui comprend au moins une famille de recensement, par exemple, des personnes qui habitent le même logement et qui ont des liens conjugaux (epoux-épouse) ou liens de filiation (parent et enfant jamais marié). Un ménage unifamilial se compose d'une seule famille de recensement qui occupe un logement privé. Il peut s'agir de la famille de

la personne responsable des paiements du ménage (famille principale) ou d'une famille dont la personne responsable des paiements du ménage n'est pas membre (famille secondaire).

Un ménage multifamilial se compose de deux familles de recensement ou plus qui occupent le même logement privé. D'autres personnes peuvent aussi faire partie d'un tel ménage.

Un ménage non familial est constitué d'une personne qui vit seule dans un logement privé ou d'un groupe de personnes qui partagent un logement privé mais ne forment pas une famille de recensement.

Revenu : revenu moyen des ménages

Le revenu moyen des ménages désigne le revenu total moyen pondéré des ménages en 1985. Pour établir le revenu moyen à partir de données non arrondies, on divise le revenu agrégé du groupe correspondant (par exemple, les ménages familiaux) par le nombre de ménages dans ce groupe, qu'un revenu ait été déclaré ou non.

Revenu : revenu d'emploi

Le revenu d'emploi est le revenu total reçu en 1985 par les personnes de 15 ans et plus sous forme de rémunération, de revenu net provenant d'un travail autonome non agricole et (ou) de revenu net agricole.

Revenu : revenu total du ménage

Le revenu total du ménage est la somme des revenus totaux de tous les membres de ce ménage.

Revenu : statut sur le plan du revenu

Le statut sur le plan du revenu correspond à une variable dérivée qui indique la situation d'une famille économique ou d'une personne seule par rapport aux seuils de revenu faible

de Statistique Canada. Ces seuils sont établis séparément pour différentes tailles de familles et selon le degré d'urbanisation de la région où habitent les familles.

Les seuils de revenu faible s'appliquant à la RMR de Toronto et à ses municipalités constituantes sont ceux qui s'appliquent à toutes les RMR dont la population est d'au moins 500 000 habitants.

Voici la matrice pour 1985 des seuils de revenu faible :

Seuils de revenu faible pour les familles économiques et les personnes seules, 1985

TAILLE DU LIEU DE RÉSIDENCE

Taille de la famille	500 000 personnes ou plus	100 000 à 499 999	30 000 à 99 999	Petites régions urbaines	Région rurale (agr. et non (agri.)
			1985 $		
1	10 233	9 719	9 117	8 429	7 568
2	13 501	12 815	11 956	11 093	9 891
3	18 061	17 115	15 996	14 880	13 244
4	20 812	19 779	18 490	17 200	15 310
5	24 252	22 963	21 415	19 952	17 803
6	26 488	25 026	23 393	21 758	19 436
7 ou plus	29 155	27 606	25 801	23 994	21 415

Revenu : revenu total

Le revenu total correspond au total des sommes reçues au cours d'une année civile par les personnes âgées de 15 ans ou plus (encore une fois, nous nous sommes servis des données pour 1985).

Il s'agit d'une variable dérivée. Bien qu'on ait demandé explicitement aux répondants d'indiquer leur revenu total, à l'exclusion des allocations familiales et des crédits d'impôt fédéral pour enfants, on a choisi, pour établir le revenu total, d'ajouter aux revenus déclarés un montant fixe

représentant les allocations familiales et les crédits d'impôt fédéral our enfants. Le revenu total est donc la somme des revenus provenant des sources suivantes :

- o Total des salaires et traitements
- o mevenu net provenant d'un travail autonome non agricole
- o Revenu net provenant d'un travail autonome agricole
- o Allocations familiales
- o Crédits d'impôt fédéral pour enfants
- o Pension de sécurité de la vieillesse et supplément de revenu garanti
- o Prestations du Régime de pensions du Canada ou du Régime des rentes du Québec
- o Prestations d'assurance-chômage
- o Autre revenu provenant de sources publiques
- o Dividendes et intérêts d'obligations, de dépôts et de certificats d'épargne, et autre revenu de placements
- o Pensions de retraite et rentes
- o Autre revenu en espèces

La mobilité : lieu de résidence il y a cinq ans

La mobilité est déterminée d'après la réponse à la question concernant le domicile habituel d'une personne le jour du recensement et son domicile habituel cinq ans plus tôt. Cette variable permet de classer la population en personnes n'ayant pas déménagé et personnes ayant déménagé (mobilité). Les personnes ayant déménagé peuvent également être classées comme non-migrants ou migrants (statut migratoire). Les personnes n'ayant pas déménagé sont celles qui, le jour du recensement, demeuraient dans le même logement que celui qu'elles occupaient cinq ans plus tôt. Les personnes ayant déménagé sont celles qui, le jour du recensement, demeuraient dans un logement différent de celui qu'elles occupaient cinq ans plus tôt.

Les non-migrants sont des personnes ayant déménagé qui, le jour du recensement, demeuraient dans la même subdivision de recensement (SDR) que celle où elles résidaient cinq ans plus tôt. Les migrants sont des personnes ayant déménagé qui, le jour du recensement, résidaient toujours au Canada mais dans une subdivision de recensement différente de celle

où elles résidaient cinq ans plus tôt (migrants internes) ou encore ce sont les personnes qui résidaient à l'extérieur du Canada cinq ans plus tôt (migrants externes).

Nombre de personnes par pièce

Cela désigne le nombre de personnes par pièce dans un logement (voir la définition de pièce) et constitue une variable dérivée.

Principaux paiements du propriétaire

Il s'agit du total des paiements mensuels moyens qu'effectuent les ménages propriétaires pour s'assurer d'un logement. Ces paiements incluent les factures d'électricité, de mazout, de gaz, de charbon, de bois ou d'autres carburants, d'eau et d'autres services municipaux, les versements hypothécaires mensuels et les impôts fonciers (municipaux et scolaires).

Période de construction

La période de construction désigne la période au cours de laquelle l'immeuble ou le logement a été construit. Elle ne désigne pas la période subséquente au cours de laquelle ont pu être faits des travaux de modernisation, des ajouts ou des conversions. Il a été demandé aux répondants d'indiquer la période de construction, dans la mesure où ils la connaissaient; 1986 désigne uniquement les cinq premiers mois de cette année-là.

Loyer brut

Le loyer brut est le total des paiements mensuels moyens effectués par des ménages locataires pour s'assurer d'un logement. Cela inclut les paiements pour l'électricité, le mazout, le gaz, le charbon, le bois ou d'autres carburants, l'eau et d'autres services municipaux, en plus du loyer en espèces mensuel.

Pièces

Cela désigne le nombre de pièces dans un logement. Une pièce désigne un local fermé à l'intérieur d'un logement; elle doit être finie et pouvoir être habitée toute l'année. Les pièces partiellement séparées en forme de L sont considérées comme séparées si c'est ainsi que le répondant les voit (par ex., dans le cas des vivoirs et salles à manger en forme de L). Ne sont pas inclus dans la définition de pièce les salles de bain, couloirs, vestibules et pièces utilisées uniquement par affaires.

Type de logement

Cela correspond au type de construction ou caractéristiques du logement et sert à indiquer si le logement est une maison individuelle non attenante, appartement dans une tour d'habitation, une maison en rangée, une habitation mobile, etc. Le recensement de 1986 comporte quatre catégories de logements incluses dans le programme de recensement habituel :

- o Maison individuelle non attenante
- o Appartement dans un immeuble de cinq étages ou plus
- o Habitation mobile (incluant les maisons mobiles et autres types d'habitations mobiles)
- o Autre logement (comprenant les maisons jumelées, les maisons en rangée, les autres maisons individuelles attenantes, les appartements ou logis dans un duplex non attenant et les appartements dans un immeuble de moins de cinq étages)

Annexe 2: Définitions des termes de logement

Logement abordable

Cette expression, telle que nous l'avons utilisée dans ce rapport et lorsque mise en lettres majuscules, a le sens qui lui est donné dans l'énoncé de politique sur le logement abordable de l'Ontario. Indépendamment du genre de logement, le logement abordable, d'après la définition de la province, est celui qui ne correspond pas à plus de 30 p. 100 du revenu total des ménage dont le revenu est inférieur au 60^{e} percentile pour leur région métropolitaine de recensement.

Cette utilisation du 60^{e} percentile permet d'établir que 60 p. 100 de la population de Metro Toronto ont un revenu annuel inférieur à un certain niveau. Le projet de politique provinciale permettra de construire trois logements sur quatre pour les personnes dont le revenu est supérieur au 60^{e} percentile, tandis que seulement un logement sur quatre sera destiné aux personnes dont le revenu est inférieur à ce seuil.

À l'occasion, nous avons également utilisé cette expression, en lettres minuscules, au sens général d'un logement jugé abordable.

Logement subventionné

A une époque, cette expression était largement utilisée pour désigner le logement construit avec l'aide financière des pouvoirs publics et destiné aux personnes à revenu faible ou moyen. Cette expression est utilisée dans les énoncés d'aménagement portant sur le logement de la ville de Toronto, mais on estime qu'elle désigne généralement le logement à but non lucratif. Étant donné que d'autres formes de logements privés, destinés tant au marché locatif qu'à celui de la propriété, sont parfois construits avec l'aide financière des pouvoirs publics, cette expression a perdu de son exactitude.

Logement coopératif et logement à but non lucratif

Les coopératives de logement à but non lucratif et les logements locatifs à but non lucratif sont subventionnés en vertu de divers programmes de logement fédéraux et provinciaux destinés à assurer des logements aux ménages à revenu faible et modéré. Ces programmes sont caractérisés entre autres par le fait que seules les sociétés à but non lucratif sont admissibles à aménager des logements et à recevoir une aide gouvernementale et que le logement doit demeurer de propriété à but non lucratif, même après un changement de résidents.

Ces caractéristiques font que les programmes de logement coopératif et à but non lucratif sont les principaux moyens utilisés dans Metro Toronto pour satisfaire aux exigences de la politique provinciale en matière de logement abordable.

Logement social

Cette expression est utilisée surtout par la SCHL et englobe toutes les formes de logement public, à but non lucratif, coopératif et à loyer proportionné au revenu. Presque tous les logements sociaux construits de nos jours sont des logements coopératifs et à but non lucratif.

Définitions des genres de logements et des modes d'occupation de la SCHL

Genre de logement

Maison individuelle : bâtiment physiquement isolé comportant un seul logement distinct. Le logement peut, mais non pas nécessairement, être relié sous le sol aux logements voisins.

Maison jumelée : bâtiment comportant deux logements distincts séparés par un mur mitoyen au-dessus du sol. La partie contiguë peut être continue ou partielle, ou il peut encore s'agir d'une habitation axée sur le sol attenant à un bâtiment non résidentiel.

Maisons en rangée : structure comportant trois logements distincts peu élevés ou plus ayant entre eux des cloisons contiguës continues ou partielles au-dessus du sol; cela inclut un logement attenant à un magasin ou à une autre structure non résidentielle, des maisonnettes et des maisons en bande.

Immeuble d'habitation : immeuble multifamilial comportant trois logements ou plus ayant des entrées et d'autres installations et services essentiels en commun ainsi que des sorties communes pour les logements à l'étage; cela inclut un logement au-dessus d'un magasin, les duplex (deux logements distincts l'un au-dessus de l'autre qui ne sont attenants à aucun autre immeuble) et tout autre logement qui n'appartient pas aux autres catégories.

Mode d'occupation

Propriété libre : strictement définie comme étant la propriété distincte d'habitations occupées par leur propriétaire, qui ne sont en régime ni de copropriété ni de logement coopératif.

Copropriété : mode de propriété selon lequel une partie d'un bien immeuble est répartie en logements qui peuvent appartenir à des propriétaires individuels, le reste du bien immobilier, qui constitue les "éléments communs", étant la propriété commune de tous les propriétaires de logements.

Immeuble locatif : immeuble consistant en des logements offerts en location; cela comprend les immeubles coopératifs et à but non lucratif.

Remarque : La désignation d'"immeuble locatif" donnée par Statistique Canada et la SCHL aux coopératives n'a été acceptée dans ce rapport qu'aux fins d'analyse statistique. Les coopératives forment en réalité une catégorie distincte, c'est-à-dire une forme de propriété collective.

Annexe 3: Mise en oeuvre de la politique du logement abordable

La mise en oeuvre de la politique provinciale du logement abordable, recommandée dans le présent rapport, obligera les lotisseurs d'immeubles résidentiels du secteur privé à prévoir au moins 25 p. 100 de logements abordables dans le secteur riverain. Dans Metro Toronto, ces logements seront vraisemblablement financés en vertu d'un programme de logement à but non lucratif.

Dans la plupart des cas, les voisinages nouveaux ou existants pour lesquels nous avons recommandé la construction de nombres importants de nouveaux logements comportent déjà des superficies appréciables de terres publiques ou privées auxquelles on n'a pas encore attribué un zonage résidentiel. Cela signifie que la valeur éventuelle d'un terrain de propriété privée augmentera vraisemblablement lorsque la municipalité décidera de procéder à un rezonage en vue d'une utilisation résidentielle ou mixte. L'obligation d'inclure des logements à but non lucratif représente une partie du prix que le lotisseur doit payer en contrepartie de l'augmentation de la valeur des terrains résultant du réaménagement.

On répondra aux préoccupations exprimées par le secteur privé pour ce qui est de connaître longtemps à l'avance les règles du jeu en matière d'aménagement. En ce qui concerne la plupart des terres riveraines, la politique du logement abordable devrait être mise en oeuvre avant qu'on ne fasse un rezonage pour utilisations résidentielles.

Comment les ensembles à but non lucratif seront-ils aménagés dans le contexte d'un vaste projet d'un lotisseur privé? Voici deux méthodes habituellement utilisées pour fournir ces logements à des coopératives à but non lucratif, à des sociétés municipales de logement à but non lucratif ou à des sociétés privées de logement à but non lucratif.

1. Une partie de l'emplacement (dont le zonage permet de construire un nombre de logements équivalant à au moins 25 p. 100 du total des logements construits) est vendue à une ou plusieurs sociétés de logement à but non lucratif qui se chargera de faire construire les

logements abordables. Le prix auquel est vendu le terrain zoné et pourvu d'équipement doit respecter les lignes directrices en matière de coût établies pour la partie foncière en vertu des programmes de logement à but non lucratif.

2. Un lotisseur conclut avec une société de logement à but non lucratif une entente en vue de la conception, de la construction et de la vente d'un ensemble à but non lucratif à un prix qui respecte les lignes directrices en matière de coût ("Prix unitaires maximums") établies par les gouvernements fédéral et provincial relativement à l'aménagement d'habitations à but non lucratif.

Dans l'un et l'autre cas, il est recommandé que la municipalité examine les accords avant d'approuver en définitive les plans d'aménagement du secteur privé. C'est la société de logement à but non lucratif qui est chargée d'obtenir les approbations de financement du gouvernement fédéral ou provincial, selon ce que prévoit le programme de logement à but non lucratif visé.

La politique du logement abordable n'exige pas de construire des logements pour ensuite les remettre "gratuitement" à une société de logement à but non lucratif. Il se peut que le lotisseur doive absorber un certain coût pour la construction de ces logements parce que le terrain ou le terrain et les bâtiments seront achetés par la société du logement à but non lucratif. Le lotisseur ne pourra peut-être pas récupérer, au moment de la vente, tout le coût de viabilisation du terrain ou la proportion des coûts communs d'aménagement du terrain correspondant à l'ensemble à but non lucratif, ou encore le coût total de construction de l'ensemble. Dans ce cas, il se trouvera effectivement à subventionner l'ensemble à but non lucratif.

Il est déjà arrivé qu'un lotisseur du secteur privé ait été obligé de fournir des logements à but non lucratif pour un ensemble construit dans la ville de Toronto et, dans chaque cas, il a assumé son obligation exactement de la façon que nous venons de décrire.

Annexe 4: Programme de logement dans le secteur riverain de Metro Toronto

À moins qu'une proportion appréciable des nouveaux logements construits dans le secteur riverain ne consiste en logements abordables et à but non lucratif, on perdra à tout jamais la possibilité de préserver et de créer dans ce secteur des voisinages à revenus mixtes. Cela voudrait dire que celui-ci deviendrait une enclave résidentielle pour les nantis, dont les groupes à revenu faible et moyen seraient automatiquement exclus.

Des voisinages et des ensembles résidentiels à revenus mixtes peuvent répondre aux besoins de logement de tous les citoyens. Qui plus est, il existe des possibilités importantes d'aménager de nouveaux voisinages riverains qui contribuent aux objectifs urbains, y compris les suivants :

- une utilisation améliorée des investissements consentis dans l'infrastructure et les installations;
- l'établissement d'un lien physique solide entre le logement et les lieux de travail, ce qui entraînera une baisse des navettes quotidiennes;
- la création d'utilisations résidentielles, commerciales et industrielles mixtes à l'intérieur des collectivités;
- une amélioration de la vitalité et de la sécurité dans le secteur riverain.

De plus, la réintégration de la population de l'agglomération torontoise, surtout dans le secteur riverain, constitue un élément majeur de la nouvelle stratégie provinciale de croissance dans la région métropolitaine de Toronto.

Dans la partie sur les "Nouveaux voisinages" du présent rapport, nous avons cerné 10 nouveaux voisinages, où pourraient éventuellement être aménagés près de 60 000 nouveaux logements, pour une population qui pourrait dépasser 125 000 personnes. Étalée sur les 20 prochaines années, la création de ces voisinages pourrait fournir en moyenne 3 000 logements par année, y compris une proportion appréciable de logements familiaux. Déjà, deux des voisinages,

soit St. Lawrence Square et le secteur Lakeshore Psychiatric Hospital/Humber College en sont aux premières étapes de la planification et de l'aménagement respectivement en tant qu'initiatives provinciales-municipales ou provinciales seulement.

Il y a en outre un nombre appréciable de terrains intercalaires qui pourraient être aménagés à des fins résidentielles. Nous en avons signalé certains dans la partie sur les voisinages existants, mais les possibilités de construction sur terrains intercalaires et d'intensification résidentielle n'ont pas été analysées en profondeur.

Pour les raisons suivantes, ces nouveaux voisinages riverains et les emplacements résidentiels devraient être aménagés en tant qu'ensembles à revenus mixtes comportant une proportion appréciable de logements à but non lucratif.

1. Étant donné les graves problèmes de cherté du logement, les faibles taux de logements inoccupés et le besoin de logement dans la région métropolitaine de Toronto, seule une politique préconisant pour le secteur riverain des logements destinés à des groupes de revenus mixtes permettra de répondre aux demandes concurrentes de divers groupes de revenus et divers types de ménages désireux de s'installer près de la rive.

2. Le secteur riverain est une ressource unique et limitée, l'atout et l'agrément naturel le plus important de toute l'agglomération torontoise, et tous les groupes de revenu devraient pouvoir y habiter.

3. Une proportion appréciable des terrains destinés à l'aménagement des nouveaux voisinages riverains appartient déjà à divers organismes et sociétés fédéraux et provinciaux et devrait être mise en valeur dans l'intérêt public.

4. Le secteur privé concentre ses activités dans le secteur riverain presque exclusivement sur l'aménagement d'ensembles de haut de gamme destinés aux adultes et exclut les autres types des ménages et groupes de revenu.

5. Les voisinages nouveaux et existants dans le secteur riverain devraient répondre à une proportion appréciable de la demande de logements globale de Metro Toronto.

L'aménagement comme tel d'habitations et de voisinages destinés à divers groupes de revenu dépend de l'engagement renouvelé du gouvernement fédéral.

Par sa politique foncière du logement d'abord, sa volonté de financer unilatéralement des logements à but non lucratif au cours des trois prochaines années (outre ceux qu'elle finance de pair avec le gouvernement fédéral) et son ébauche de politique sur le logement abordable, l'Ontario a pris un engagement ferme en matière de logement. De plus, les lignes de conduite provinciales concordent bien avec celles qui visent à favoriser l'aménagement d'habitations et de voisinages destinés à des groupes de revenus mixtes dans les secteurs riverains et elles pourraient avoir des répercussions sur le bord de l'eau.

Toutefois, la province est presque parvenue à la limite de son pouvoir d'agir unilatéralement. Les engagements futurs dépendront de plus en plus d'un appui fédéral. À moins que le gouvernement du Canada ne manifeste cet appui, les possibilités à long terme d'aménager des logements abordables dans le secteur riverain de Metro risquent d'être perdues à tout jamais.

Il est donc proposé que le gouvernement fédéral parraine un programme du logement dans le secteur riverain de Metro Toronto qui s'appliquerait aux voisinages riverains existants et à venir. Ses objectifs seraient les suivants :

- veiller à ce que soient offerts dans les voisinages riverains de Metro Toronto des logements convenant à tous les groupes de revenus et comprenant une proportion appréciable d'habitations familiales;

- fournir dans le secteur riverain des logements qui sont destinés à divers groupes de revenus et qui sont à la portée des ménages qui, quant à leur type et leur revenu, se situent sous le 60^{e} percentile du revenu des ménages pour la RMR de Toronto (qui, en 1989, correspond à un revenu pour le ménage de 52 635 $);

- offrir des logements de toutes sortes (quant à leur taille et au nombre de chambres à coucher), diverses formes d'habitations (maisons en rangée, maisons superposées, immeubles d'habitation, etc.) ainsi que différents modes d'occupations (à but non lucratif, coopératif et immeubles locatifs du secteur privé) qui continueront d'être abordables et contribueront à l'émergence de voisinages riverains actuels et futurs à revenus mixtes.

Éléments

La réalisation de ces objectifs dépend de trois éléments interdépendants : des attributions de logements à but non lucratif; des politiques sur l'aliénation et les prix des terrains; et des politiques au sujet des loyers.

Attributions de logements à but non lucratif

Il faudrait attribuer aux groupes de logement à but non lucratif véritables (sociétés municipales à but non lucratif, sociétés privées à but non lucratif et coopératives) une moyenne de 1 000 logements par année s'ajoutant aux attributions de logements à but non lucratif fédérales et provinciales existantes pour permettre l'aménagement au cours des 20 prochaines années d'habitations riveraines convenant aux personnes de divers groupes de revenus.

Les gouvernements fédéral et provincial devraient se partager tout le coût du programme (à l'heure actuelle, en Ontario, les coûts sont partagés à raison de 60 p. 100 pour le gouvernement fédéral et de 40 p. 100 pour l'administration provinciale), le programme étant exécuté au cours d'une période de 20 ans conformément à l'entente fédérale-provinciale.

Dans chaque ensemble à but non lucratif, il faudrait attribuer en moyenne 60 p. 100 des logements aux ménages qui éprouvent des besoins impérieux, les loyers des logements à but non lucratif restants étant semblables à ceux exigés dans les ensembles destinés à une clientèle semblable.

Les logements devraient être conçus de façon à plaire aux ménages familiaux.

Politiques sur l'aliénation et les prix des terres

Tous les paliers de gouvernement, y compris le gouvernement fédéral et ses organismes et sociétés, devraient adopter pour politique d'offrir des terres publiques excédentaires en vue tout d'abord d'un aménagement résidentiel.

Les terres publiques aménagées en vue d'une utilisation résidentielle devraient comporter une proportion élevée de logements à but non lucratif, le logement à but non lucratif abordable représentant à tout le moins 35 p. 100 du total.

Les terres destinées à l'aménagement d'habitations à but non lucratif devraient être offertes à des prix conformes aux lignes directrices sur le coût des terres du gouvernement dans le cas du programme de logement à but non lucratif parce que les habitations qui seront créées demeureront abordables pendant toute la durée de vie du projet ainsi que dans l'avenir.

Il faudrait envisager de vendre au secteur privé certaines parties de terres publiques excédentaires à un prix réduit à condition que soient respectés les engagements suivants :

- les logements prévus seront des logements locatifs privés, et le lotisseur n'aura pas demandé ou n'aura pas déjà obtenu l'enregistrement de l'immeuble en tant qu'immeuble en copropriété;

- le loyer d'un nombre appréciable de logements locatifs sera à la portée des personnes admissibles, d'après la définition du revenu proposée pour le programme de logement abordable de l'Ontario;

- on conclura avec le lotisseur une entente garantissant que les logements abordables le demeureront pour une période considérable.

Politiques relatives aux loyers économiques pour les ensembles à but non lucratif

Les loyers économiques s'appliquant aux ensembles à but non lucratif du secteur riverain devraient rendre tous les logements abordables de façon à ce que chaque ensemble puisse accueillir des groupes à revenu faible et moyen. On réussit actuellement en Ontario à intégrer différents groupes de revenus parce que le gouvernement provincial assure le financement des logements à but non lucratif pour les personnes dont le revenu est supérieur à celui des ménages que le gouvernement fédéral considère comme étant à besoins impérieux.

Les loyers économiques dans le secteur riverain devraient être établis en fonction des loyers économiques moyens exigés dans des ensembles semblables pour une clientèle similaire afin de garantir que les bénéficiaires soient précisément les groupes pour lesquels ont été établis les programmes de logement abordable.

Ces loyers économiques ne devraient pas être rajustés à la hausse à cause de l'emplacement riverain des habitations.

Résumé

Ces trois éléments du programme du logement dans le secteur riverain de Metro Toronto dépendent les uns des autres. On ne peut guère espérer offrir des logements convenant à divers groupes de revenus et de nouveaux voisinages à revenus mixtes dans le secteur riverain sans accroître de façon appréciable le nombre de logements à but non lucratif disponibles. Par ailleurs, à moins d'être modifiées, les politiques en vigueur sur l'aliénation et les prix des terres publiques empêcheront d'aménager un nombre appréciable de logements abordables. De plus, si les loyers, dans la partie des ensembles à but non lucratif pour laquelle on fixe des loyers économiques, ne sont pas abordables, les logements n'attireront pas un groupe mixte de personnes à revenu faible et moyen. C'est donc dire que la réussite globale du programme proposé dépend de chacun de ces trois éléments.

Annexe 5: Entrevues

Au cours de la période de préparation du présent rapport, le Groupe de travail a rencontré un grand nombre de personnes des secteurs public et privé. Le Groupe remercie tous ceux et toutes celles qui ont si généreusement donné de leur temps, fait part de leurs vues et communiqué des renseignements. Nous avons discuté ou réalisé des entrevues avec des représentants des organismes suivants :

1. Gouvernement du Canada

   Bureau de la gestion des biens immobiliers
   (Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada)
   Commission d'emploi et d'immigration du Canada
   Société canadienne d'hypothèques et de logement
   Société canadienne des postes
   CN - Service de l'immobilier
   Direction générale des sociétés d'État (Conseil du Trésor/Finances)
   Ministère des Travaux publics
   Environnement Canada
   Harbourfront Corporation
   Toronto Harbour Commissioners

2. Gouvernement de l'Ontario

   Bureau du Cabinet
   Metropolitan Toronto and Region Conservation Authority
   Ministère de l'Environnement
   Ministère des Services gouvernementaux
   Ministère du Logement
   Ministère des Affaires municipales
   Ministère du Trésor et de l'Économie

3. Metro Toronto

   Corporate Administration
   Cultural Affairs
   Planning Department
   Roads and Traffic Department
   The Metropolitan Toronto Housing Company Limited

4. Ville de Toronto

   Department of Public Works
   Housing Department
   Planning and Development Department

5. Ville d'Etobicoke

   Planning Department

6. Ville de Scarborough

   Planning Department

7. Coopératives et organismes privés à but non lucratif

   Chris Smith and Associates
   Co-operative Housing Federation of Toronto
   Homes First Society
   Inter-Faith Homes
   Lantana Non-Profit
   Supportive Housing Coalition

8. Groupes communautaires de Toronto

   Balmy Beach Residents Association
   Bathurst Quay Residents Association
   Coalition of Beach Residents Association
   Community Representatives of Exhibition Place
     Liaison Committee
   First Step Non-Profit Homes (Parkdale)
   Harbourfront Residents Association
   Parkdale Tenants Association
   Parkdale Village Ratepayers
   St. Lawrence Neighbourhood Association
   Toronto Island Residents Association

9. Groupes communautaires d'Etobicoke

Etobicoke Social Development Council
It's Our Lakeshore
Lakeshore Area Multi Services Project (LAMP)
Lakeshore Hospital Site Public Interest Coalition
Lakeshore Ratepayers Association
Lakeshore Village Merchants Association
Public Interest Coalition - Lakeshore Hospital Site
South Etobicoke Legal Services
Storefront Humber

10. Groupes communautaires de Scarborough

Centennial Community and Recreation Association
West Rouge Community Association

11. Autres organisations communautaires

Metropolitan Toronto Labour Council
Social Planning Council of Metropolitan Toronto

Outre ces organismes, les membres du Groupe de travail ont discuté avec des cadres d'un certain nombre de sociétés privées et de particuliers s'intéressant au secteur riverain de Metro Toronto, notamment des lotisseurs, des agents immobiliers et des urbanistes. Nous remercions toutes ces personnes.

Afin d'avoir une perspective générale sur le logement et les voisinages dans le secteur riverain de Metro Toronto, le Groupe de travail a rencontré le professeur David Hulchanski (directeur de l'Institut des établissements urbains, (directeur associé de l'aménagement du territoire, ville de Vancouver) afin de comparer et de confronter les situations à Toronto et Vancouver en ce qui concerne le logement et les voisinages dans le secteur riverain. Ces discussions ont aidé le Groupe de travail à préciser ses vues.